Die rechtliche Stellung des Schiffsmaklers

(unter besonderer Berücksichtigung der bremischen Verhältnisse)

Inauguraldissertation zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte.

Einer hohen rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Tübingen

vorgelegt von

Erich Zander
Referendar in Bremen.

Berichterstatter: Geh. Justizrat Professor Dr. Arthur B. Schmidt

1932

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Literaturverzeichnis.

Boyens-Lewis, Das Deutsche Seerecht, Bd. I, Leipzig 1897, Bd. II. Leipzig 1901.

Brandis, Das Deutsche Seerecht, 2 Bände in Sammlung Göschen, Leipzig 1907.

Bremer Handelsarchiv von 1864, Bremen, herausgegeben von Dr. Victor Böhmert.

Bremer Mäklerordnungen von 1650, 1711 und 1750.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutsches, Berlin 1905.

Cosack-Mitteis, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, I. Bd., Jena 1928.

Daenell, Die Blütezeit der Deutschen Hanse, II. Bd., Berlin 1906.

Denkschrift die Revision des Mäklerwesens in Bremen betreffeud, Bremen, 1862.

Düringer-Hachenberg-Hoeniger, Das Handelsgesetzbuch I. Bd. 3. Auflage, Manheim/Berlin/Leipzig 1930.

Enneccerus-Lehmann, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, II. Bd. Recht der Schuldverhältnisse 11. Bearbeitung, Marburg 1930.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880.

Frensdorff, Der Makler im Hansagebiet, in der Festgabe der Göttinger Juristenfakultät für Ferdinand Regelsberger zum 10. September 1901.

Fuchsberger, Entscheidungen aus dem Gebiete des Handelsrechts, Gießen 1900.

Fuhse, Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, Bremen 1927.

Von Gierke, J., Handels- und Schiffahrtsrecht, III. Aufl. Berlin und Leipzig 1929.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, Stuttgart 1891.

Von Halle, Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung, in Schmollers Jahrbuch 1902, S. 1114 ff.

Hasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, Göttinger Dissertation 1913.

Jacusiel, Das Recht der Agenten und Makler, Bd. II, Berlin 1926.

Hermann-Hirsch, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts Hamburg 1862/65, Hamburg 1871.

Laband, die Lehre von den Mäklern, Zeitschrift für Deutsches Recht, Bd. 20, S. 1 ff. Tübingen 1861.

Lehmann, K., Lehrbuch des Handelsrechts III. Aufl. Bearbeitet von Hoeniger, Berlin/Leipzig 1921.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich, Berlin, 1913/14.

Mittelstein, Konnossement und Ladeschein, in Hanseatische Rechtszeitschrift 1918, Beiheft S. 134 ff.

Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht II. Teil, Tübingen 1928.

Pappenheim, Das Seerecht in den Entwürfen eines Handelsgesetzbuches, in Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 46 S. 255 ff.

Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des Deutschen Seehandelsrechts, Rektoratsrede 1901.

Pappenheim, Seerechtliche Vertreter des Reeders, in Leipziger Zeitschrift 1913 Sp. 7 ff., Sp. 101 ff.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Bd. III Leipzig 1918.

Phillippovich, Grundriß der politischen Oekonomie, Bd. I, Tübingen 1926.

Pressekommission des Senats, Die schaffende Unterweser, Bremen 1927.

Rauers, Bremer Handelspolitik im 19. Jahrhundert, Bremen 1913.

Reuling, Die Provisionsansprüche des Grundstücksmaklers, Gruchots Beiträge, Bd. 40 S. 193 ff.

Ritter, Das Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts, Berlin 1912.

Schaps-Mittelstein-Sebba, Das Deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches, Berlin und Leipzig I. Bd. 1921, II. Bd. 1929.

Seebohm, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1858/61.

Sieveking, Das Deutsche Seerecht, Berlin 1907.

Sievers, Was ändert das neue Handelsgesetzbuch im Seerecht?, Deutsche Juristenzeitung 1897 S. 289 ff.

Staub's, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 12. und 13. Aufl., Bearbeitet von Koenige, Pinner, und Bondi, Berlin und Leipzig 1926.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Bd. I, München, Berlin und Leipzig 1928.

Ulrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg 1851/57.

Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft in Bremen (Bürgerkonventsprotokolle).
Voigt, jr., Konnossementszeichnung durch Vertreter des Schiffers, in Neues Archiv für das Handelsrecht Bd. II S. 460 ff. 1860.
Wagner, Handbuch des Seerechts, I. Bd. Leipzig 1884.
Wüstendörfer, Der Handlungsagent als deutscher und ausländischer Rechtstypus, Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 58 S. 118 ff.
Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Teil I und II, Dresden 1905 bis 1909.
Wüstendörfer, Die Deutsche Rechtsprechung am Wendepunkt, Archiv für die ziv. Praxis Bd. 110 S. 219 ff.
Wüstendörfer, Das Schiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch, 7. Bd. II. Abt. Leipzig 1928.

Entscheidungssammlungen.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, zitiert R. G. Z.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
(Ältere) Hamburgische Gerichtszeitung redigiert von Dr. Nathan.
Hamburger Handelsgerichtszeitung, Hauptblatt 1868 bis 1879.
Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt 1879 bis 1927, zitiert Hans. Hbl.
Hanseatische Rechtszeitschrift, Begründet von Mittelstein 1917 bis 1927, zitiert H. R. Z.
Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift seit 1927, zitiert H. R. G. Z.
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte, herausgegeben von Mugdan und Falkmann, zitiert O. L. G. R.
Sammlung von Erkenntnissen des Oberappelationsgerichts zu Lübeck in Bremer Rechtssachen.
Sammlung von Erkenntnissen des Oberappelationsgerichts zu Lübeck in Hamburger Rechtssachen.
Seuffert, Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe, zitiert Seuff. Archiv.

Gliederung.

Einleitung Seite 7

I. Abschnitt:

Historischer Überblick über die Entwicklung des Schiffsmaklergewerbes in Bremen. Seite 8

§ 1 Anfänge des Maklerwesens zur Zeit der Hansa Seite 8

§ 2 Mäklerordnung und amtliche Schiffsmakler Seite 9

§ 3 Die Freigabe des Maklerwesens Seite 14

§ 4 Der Schiffsmakler in der Zeit vor dem Weltkriege Seite 17

§ 5 Kriegs- und Nachkriegszeit Seite 20

II. Abschnitt:

Die vermittelnde Tätigkeit des Schiffsmaklers Seite 23

§ 1 Ihr Umfang im allgemeinen Seite 23

§ 2 Die Vermittlung von Charterverträgen Seite 26

§ 3 Die Courtage Seite 32

§ 4 Die Vermittlung der Stückgüterverträge Seite 35

III. Abschnitt:

Der Schiffsmakler als Hilfsperson und rechtsgeschäftlicher Vertreter des Schiffers oder Reeders Seite 37

A. Allgemeiner Überblick Seite 37

B. Das Klarieren von Schiffen Seite 38

§ 1 Vertragsabschluß Seite 38

§ 2 Der Schiffsmakler zugleich als „charterers agent", mögliche Interessenkollision Seite 42

§ 3 Inhalt und Umfang der dem Schiffsmakler aus dem Klarierungsvertrag erwachsenen Befugnisse Seite 44

§ 4 Vergütung und Schiffsgläubigerrecht Seite 50

C. Der Schiffsmakler als Agent Seite 52

§ 1 Abschluß und allgemeine Charakteristik des Vertrages Seite 52

§ 2 Die Auslieferung des Frachtguts Seite 54
§ 3 Mitwirkung bei der Ladungsannahme Seite 59
§ 4 Die Zeichnung des Konnossements Seite 63
§ 5 Sonstige Hilfsdienste rechtlicher und tatsächlicher Art Seite 69
D. Über die Vertretungsmacht insbesondere Seite 72
E. Die Haftung. Seite 76

Einleitung.

Die Bedeutung der deutschen Seehäfen, insbesondere Hamburgs und Bremens, für die deutsche Wirtschaft liegt in erster Linie darin, daß sie dem Antransport der Rohstoffe und die Ausfuhr der Fertigprodukte bis ins Kleinste zu organisieren und durchzuführen haben, und so zu ihrem Teile dazu beitragen, die deutsche Wirtschaft gegenüber der des Auslandes konkurrenzfähig zu erhalten. Eine nicht unwichtige Rolle in diesem Prozeß und bei der Lösung dieser Aufgaben ist auch dem Schiffsmaklerstande zugeteilt.

Um aber den gestellten Anforderungen gerecht werden zu können, bedarf es eines Rechts, das sich, elastisch und lebendig, allen Änderungen anzupassen vermag. Der Handelsverkehr soll sich, wie das Reichsgericht einmal ausführt,[1]) möglichst wenig beengt durch zwingende Rechtsnormen im wesentlichen nach seinen eigenen Regeln und Bedürfnissen entwickeln können. Dies gilt in ganz besonderem Maße für den Seetransportverkehr, dem einerseits an sich schon ein Stück Internationalität anhaftet und den daher vielfach internationale Anschauungen befruchtet haben, dem andererseits aber eine gewisse Zähigkeit im Festhalten an der Tradition der Väter eigen ist.

Dies zu zeigen hat sich der Verfasser in der folgenden Darstellung über die Rechtsstellung der Schiffsmakler zur Aufgabe gemacht. Wie schon die Fassung des Themas andeutet, ist eine Beschränkung insoweit vorgenommen worden, als in erster Linie die Bremischen Verhältnisse der Arbeit als Unterlage dienen sollen, weil diese dem Verfasser aus persönlicher Anschauung am besten bekannt sind. Es kommt aber noch hinzu, daß sich das Maklerwesen in den verschiedenen Seeplätzen der deutschen Nord- und Ostseeküste in vielfacher Hinsicht durchaus verschieden und voneinander abweichend entwickelt hat.[2]) Selbst zwischen den räumlich so nahen Nordseehäfen Hamburg und Bremen bestehen nicht nur gewisse Unterschiede in der historischen Entwicklung, sondern es lassen sich auch heute noch Unterschiede in der Geschäftspraxis feststellen, die sich wohl vor allem aus der gänzlich verschiedenen Struktur der

[1]) R. G. Z. Bd. 106, S. 360.

[2]) Laband „Die Lehre von den Mäklern", Z. f. D. R. Bd. 20, S. 25, K. Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts, S. 203, Halle-Schmoller „Der freie Handelsmakler in Hamburg" Jahrbuch 1902 S. 1114 ff., Ehrenberg, „Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht.

beiden Häfen erklären: Bremen ist vorwiegend Eisenbahnhafen, d. h. der Seegüterverkehr benutzt dort zum Umschlag in erster Linie, nämlich zu 80%, die Eisenbahn, während er in Hamburg die Binnenwasserstraßen bevorzugt, und die Eisenbahn nur zu 40% dem Umschlag dient.[1])

I. Abschnitt.

Historischer Überblick über die Entwicklung des Schiffsmaklergewerbes in Bremen.

§ 1.

Anfänge des Maklerwesens zur Zeit der Hansa.

„Nement en schal mäckeler wesen, he en sy unser borgher und he en hebbe dar to sworen".[2]) Dies ist die älteste Stelle in den uns bekannten bremischen Gesetzen, die sich mit dem Maklerwesen befaßt, wahrscheinlich aber auch wohl die einzige in den sonst an Rechtsweistümern so reichen Bremer Statuten des Mittelalters,[3]) wie denn überhaupt das vorhandene urkundliche Quellenmaterial über den Makler aus der Hansezeit auf die einzelnen Städte sehr ungleich verteilt ist, indem die großen Handelsplätze Hamburg und Bremen hieran im Vergleich zu einer Stadt wie etwa Wismar sehr wenig aufzuweisen haben.[4])

Zu welcher Zeit aber das Institut des Maklers in Bremen zuerst vorkommt, darüber hat sich genaues nicht feststellen lassen; immerhin findet sich die Bezeichnung „Makler" in Bremen wie in den übrigen Hansestädten zuerst um das Jahr 1300.[5]) Man geht daher in der Annahme wohl nicht fehl, wenn man etwa die Mitte des 13. Jahrhunderts als den Zeitpunkt ansieht, in dem das Institut des Maklers in Bremen und in den übrigen Hansestädten Fuß gefaßt hat. Für die Richtigkeit dieser Auffassung spricht insbesondere auch der Umstand,

---

[1]) Die Gründe hierfür sind vorwiegend wirtschaftsgeographischer Natur. Einmal fehlen Bremen Binnenwasserstraßen von der Größe und dem Tiefgang der Elbe und deren Nebenflüssen mitsamt dem gut ausgebauten Kanalsystem. Andererseits aber liegt Bremen 52 km südlicher als Hamburg, so daß der Durchschnittsfrachtdampfer, der nicht seines Tiefganges wegen unterhalb bis Bremerhaven oder in den oldenburgischen Weserhäfen bleiben muß, hier am weitesten ins Binnenland gelangt, wodurch Bremen eisenbahnfrachttariflich in gewisser Hinsicht besser gestellt ist als Hamburg (vergl. Die schaffende Unterweser, S. 60/61).

[2]) Kundige Rulle von 1450 Z. 62. abgedruckt in Heft 5 der Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen, „Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen", S. 257.

[3]) Frensdorff, „Der Makler im Hansegebiet", S. 271.

[4]) Frensdorff a. a. O. S. 255.

[5]) Frensdorff a. a. O. S. 258.

daß der mit der allmählichen Erstarkung der Städte zunehmende Güterumlauf die Einführung eines neuen Organs als eines neuen Gliedes in seiner Kette erforderlich machte,[1]) denn auch das Maklerwesen verdankt wie so mancher andere Beruf seine Entstehung dem Prinzip der Arbeitsteilung.

Nun wuchsen aber im Laufe der Jahrhunderte Handel und Verkehr immer mehr. Der Hansebund erlebte eine außerordentliche Blütezeit,[2]) verlor allerdings als solcher bald an Bedeutnng,[3]) wozu neben anderen Ursachen vor allem auch der Umstand beitrug, daß durch die Entdeckung neuer Seewege und Erdteile das Schwergewicht von Handel und Wirtschaft im damaligen nördlichen Europa sich von der Ostsee mehr nach Westen verschoben hatte. Gerade diese Verschiebung ließ jedoch die Bedeutung der an der Nordsee gelegenen Plätze Hamburg und Bremen für den Handel steigen, da jenen der Anschluß nach Westen (England und Holland) offen stand. Diese Entwicklung und die fortwährende Verzweigung des Handels führte, wie überall, zu einer langsamen aber immer weitergehenden Spezialisierung in der Kaufmannschaft, die einmal die Bedeutung des Maklers als solchen heben, ferner aber auch wiederum mit Notwendigkeit eine Teilung innerhalb der Maklerschaft selbst im Gefolge haben müßte. So erscheinen denn im Laufe der Zeit im Maklerstande neben den Waren-, Geld- und Versicherungsmaklern auch die Schiffsmakler, wobei das Tempo dieser Entwicklung an den einzelnen Plätzen naturgemäß ein Verschiedenes war. So kann diese Entwicklung beispielsweise an den Plätzen im Bereiche des Mittelmeeres bereits als beendet angesehen werden,[4]) als in den Hansestädten das Institut des Maklers gerade eingeführt war. Dies zeigt sich u. a. auch darin, daß schon im Jahre 1332 in Pisa ein Mäklertarif für Schiffsbefrachtungen eingeführt wurde.[5])

§ 2.

Mäklerordnungen und amtliche Schiffsmakler.

Überhaupt verlangten die Erstarkung des Maklerstandes und damit im Zusammenhang stehende Auswüchse auch in den Hansestädten zwingend eine gesetzliche Regelung. Es wurden vom Rat Mäklerordnungen und

---

[1]) Philippovich „Grundriß der politischen Oekonomie" Bd. I S. 112.

[2]) Bis zu 77 Städte sollen dem Bunde zur Zeit seiner größten Machtentfaltung angehört haben, vgl. Daennell „Die Blütezeit der deutschen Hanse" Bd. II. S. 300. Anm. 5.

[3]) Vgl. Vogel, „Kurze Geschichte der deutschen Hanse" S. 94 ff.

[4]) Pappenheim, Handbuch des Seerechts, S. 111, Anm. 4; Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, S. 251, Anm. 58a.

[5]) Pappenheim, a. a. O., Goldschmidt a. a. O.

Taxen erlassen, deren erste in Bremen 1650 erschien[1]) etwa zur selben Zeit wie in Hamburg, wo 1642 die erste Mäklerordnung eingeführt worden war, nachdem bereits vorher — nachweisbar zuerst 1579 — die Einrichtung einer Aufsichtsbehörde für das Maklerwesen erforderlich gewesen war[2]). Die zweimal im Verlaufe des nächsten Jahrhunderts nach Erlaß notwendig gewordenen Revisionen der Mäklerordnung von 1650, nämlich von 1711 und 1750, geben ein getreues Abbild der Entwicklung des Maklerinstituts innerhalb dieser Zeitspanne in Bremen. Während nämlich in Hamburg die Zahl der Makler zwar auch gesetzlich beschränkt, aber dennoch so groß war, daß Bestrebungen zur Bildung einer Körperschaft innerhalb der Maklerschaft vorhanden waren[3]), setzte die Bremer Mäklerordnung von 1650 die Zahl sämtlicher Mäkler auf nur zwei fest. Auch die revidierte Ordnung von 1711 behielt diese zahlenmäßige Beschränkung bei. In den nächsten vier Jahrzehnten bis zur erneuten Revision von 1750 muß jedoch die tatsächliche Entwicklung einen erheblichen Schritt vorwärts getan haben. Dem trug man dadurch Rechnung, daß nicht nur die Zahl der Mäkler überhaupt erhöht wurde, und zwar auf 11, sondern auch dadurch, daß eine Teilung in Geld-, Korn- und Waren-, und ferner Schiffsmakler vorgenommen wurde. Ferner war im Jahre 1731 durch Verordnung des Rats eine Aufsichtsbehörde über die Makler in Form einer Kommission — die spätere Inspektion der Mäkler — eingesetzt worden, die insbesondere für Beilegung der zwischen Makler und Kaufleuten entstehenden Streitigkeiten Sorge tragen sollte. Somit war in Bremen der oben geschilderte Spezialisierungsprozeß innerhalb der Maklerschaft erst in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts beendet. Er wurde aber auch sogleich vom Gesetz berücksichtigt, während in Hamburg, wo die tatsächliche Entwicklung doch viel früher, nämlich Ende des 17. Jahrhunderts, beendet war, die Führung von Spezialtiteln den Maklern noch 1697 untersagt worden war; erst in späteren Jahren werden dort die Schiffsmakler als solche besonders eingesetzt[4]).

In Bremen war aber die Bedeutung des Schiffsmaklers Mitte des 18. Jahrhunderts offenbar noch recht gering. Dies erhellt schon daraus, daß die Maklerordnung von 1750 nur einen einzigen Schiffsmakler vorsieht und § 5 bestimmt, daß dieser lediglich

> „die Schließung der Handlungen mit Schiffen, Verkaufung aller Schiffsgerätschaften, und die Befrachtung aller

---

[1]) Eines Edlen, Ehrfesten und Hochweisen Raths der Stadt Bremen, Mäkeler Ordnung 1650,

[2]) Halle-Schmoller, Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung, S. 1110; Hasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, S. 3.

[3]) Halle-Schmoller a. a. O., S. 1111,

[4]) Halle-Schmoller, a. a. O.

holländischen und hamburgischen, auch hiesiger kleinen Schiffe privative haben solle",

um dann fortzufahren:

„jedoch bei größeren Seeschiffen, sowohl alle übrigen Mäkler, als er, gebrauchet werden mögen".

Daß allen diesen Maklerordnungen, nicht nur in Hamburg und Bremen sondern im ganzen Hansegebiet Charakteristische ist aber der Umstand, daß der Makler durch sie aus dem Kreis der freien Berufe herausgezogen wurde, sodaß seine Tätigkeit immer mehr als eine Art öffentliches Amt angesehen wurde[1]). Dies zeigt sich auch darin, daß sie vor ihrer Ernennung beeidigt wurden (§ 26 der Mäklerordnung von 1750). Die für die Makler unangenehmste Bestimmung war jedoch das schon in der ersten Maklerordnung von 1650 ausgesprochene Verbot jeglichen Eigenhandels. Dieses entsprang der Befürchtung des Kaufmannsstandes, die Makler könnten bei ihrer Kenntnis der Geschäftsverbindungen und Vermögensumstände der Kaufleute diesen die gefährlichsten Konkurrenten werden; es findet sich daher in fast allen Makler- oder Wechselordnungen wieder[2]).

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Makler gegen diese Beschränkung immer und immer wieder im Laufe von zwei Jahrhunderten Sturm liefen. Dies umsomehr, als die „neue Mäklerordnung vom 11. Dezember 1795"[3]) — der Aufschwung von Handel und Gewerbe nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von 1776 hatte eine erneute Revision der bestehenden von 1750 notwendig erscheinen lassen — das Prinzip ihrer Vorgängerin aufrecht erhielt. So wurde die beschränkte Anzahl von 11 Maklern einstweilen noch beibehalten, jedoch war eine spätere Erhöhung derselben bereits vorgesehen. Auch die oben zitierte Bestimmung des § 5 der Maklerordnung von 1750 hinsichtlich der Befugnisse des Schiffsmaklers wurde fast wörtlich übernommen. Es fanden aber in den §§ 39—47 zum ersten Male auch Spezialbestimmungen für den Schiffsmakler ihre Aufnahme in der Maklerordnung, von denen hier insbesondere § 42 interessiert:

„Überhaupt hat der Schiffsmäkler zwischen Kaufmann und Schiffer beider bestes unparteiisch wahrzunehmen, sonst aber

---

[1]) Bezeichnend dafür ist ein in der Sitzung der Bremischen Bürgerschaft vor Freigabe des Maklerwesens gefallener Ausspruch des damaligen Präsidenten des Nordd Lloyd, H. H. Meier: Die Mäkler sind eine Art Notare (Verhdl. d. brem. Bürgerschaft v. 1868, S. 220); s. auch Riesenfeld b. Gruchot S. 799.

[2]) Laband, a. a. O., S. 25 u. 26, Frensdorff, S. 292, a. a. O.

[3]) Sammlung von Verordnungen u. Proklamen d. Senats d. Freien Hansestadt Bremen von 1751—1810, Bremen 1820.

darf er keinerlei eigene Consignationen, Reederei, Correspondenz oder Adresse ohne eines hiesigen seßhaften Bürgers, als Correspondenten, Konkurrenz sich anmaßen".

Damit wird also das Verbot des Eigenhandels für den Schiffsmakler noch einmal besonders ausgesprochen. Ferner wird in § 46:

„Dem Schiffsmäkler, sowie überhaupt auch den übrigen Mäklern auf das ernstlichste und bei des Herrn Cammerraiti Strafe untersagt, unerlaubten Auswanderungen auf einigerlei Weise beförderlich zu werden,"

ein Spiegelbild jener alten, merkantilistischen Auffassung, daß die Auswanderung nach Möglichkeit von der Landesregierung zu unterbinden sei, da eine schnelle Vermehrung des Volkes den Wohlstand eines Staates begründe.

Die Bestimmungen der Ordnung von 1795 sollten jedoch für den Schiffsmakler nicht lange in Geltung bleiben. Schon bald nach ihrem Erlaß konnten sie nicht mehr als zeitgemäß angesehen werden. Einmal nämlich war die Zahl der Schiffsmakler durch Zulassung erhöht worden, ferner aber waren inzwischen die Bremer Schiffsmakler dazu übergegangen, neben ihrer Vermittlertätigkeit in weitgehendem Umfange dem fremden Schiffer bei Abwicklung seiner Tätigkeit in Bremen Beistand zu leisten, insbesondere im Verkehr mit den Behörden, also Schiffsgeschäfte zu besorgen (sogen. Ein- und Ausklarierung) Damit aber hatten sie aufgehört, nur Makler in technischem Sinne zu sein. Dies ist ein Vorgang, der, wie wir später sehen werden, für die Weiterentwicklnng des Schiffsmaklerberufes außerordentlich bedeutsam gewesen ist. Natürlich war auch diese Bewegnng nur langsam Schritt für Schritt vor sich gegangen. Die Vorstufe war die, daß der Korrespondent oder Schiffsadressat, meist ein befreundeter Kaufmann, diese Tätigkeit im fremden Hafen übernommen hatte.[1]) Jedenfalls ließ sich bei dieser Sachlage die Schaffung einer besonderen Schiffsmaklerordnung nicht mehr umgehen, und der Senat entschloß sich dementsprechend, die Bestimmungen der bestehenden Maklerordnung hinsichtlich der Schiffsmakler zu revidieren. Zu diesem Zwecke wurde unter dem 2. November 1818 eine besondere „Schiffsmäklerordnung und Courtagetaxe„[2]) erlassen.

In § 3 der genannten Verordnung wird der Geschäftskreis des Schiffsmaklers folgendermaßen umrissen:

„Die Geschäfte der Schiffsmakler umfassen die Schließung der Schiffsfrachten, den öffentlichen Verkauf von Schiffen, Schiffsparten, Schiffsgeräten, die Einklarierung fremder

---

[1]) Brandis, Das Deutsche Seerecht, Bd. I, S. 76.
[2]) Abgedruckt: Bremer Handelsarchiv von 1864, No. 116, S. 312.

Schiffe, sowie die Einkassierung der von denselben verdienten Frachtgelder, und soll namentlich den künftig zu ernennenden Korn-, Waren-, und Geldmäklern es nicht freistehen, sich mit der Besorgung der Schiffsfrachten zu befassen."

Daraus ist zu entnehmen, daß einmal gegenüber dem früheren Rechtszustand die erhebliche Erweiterung des Geschäftskreises der Schiffsmakler ihre gesetzliche Sanktion erhält, daß ferner aber den amtlichen Schiffsmaklern in Bremen ein weitgehender gesetzlicher Schutz gewährt wird, indem ihnen die Konkurrenz der anderen Makler, also auch die der amtlichen, ferngehalten wird.[1]) Schon im § 2 hatte man daher zu bestimmen für nötig befunden:

„Außer den angestellten Schiffsmaklern soll sich niemand, bei den Umständen nach angemessener Strafe, zu Schiffsmäklergeschäften gebrauchen lassen, und haben es diejenigen, welche sich solcher Aftermäkler bedienen möchten, sich selbst beizumessen, wenn sie mit ihren etwaigen Beschwerden gegen dieselben nicht gehört, sondern damit sofort vom Gericht abgewiesen werden,"

woraus man schließen kann, daß es in Bremen ebenso wie in Hamburg, neben den beamteten Mäklern auch Außenseiter gab, vom Gesetz „Aftermäkler" genannt. Doch darf man wohl mit Recht annehmen, daß das Wesen oder Unwesen dieser Leute in Bremen nicht den Umfang angenommen hat wie in Hamburg, wo die Nachbarschaft des damals unter dänischer Herrschaft stehenden Altona jede strenge Bestrafung derselben illusorisch machen mußte.[2])

Einige Zeit später kam der Senat den beamteten Schiffsmaklern noch einen Schritt weiter entgegen, indem er sogar anordnete[3]), daß jedes fremde Schiff, das ohne einkommende Ladung in Bremen eingelaufen war, um daselbst zu laden, sich zur Ausklarierung eines Bremer Schiffsmaklers bedienen müsse.

Andererseits aber behält die Schiffsmaklerordnung von 1818 in § 12 das Verbot jeglichen Eigenhandels bei und gestattet dem Schiffsmakler nicht das Aufmachen einer Havarie. Eine weitere erhebliche Beschränkung für die Schiffsmakler bedeutet auch folgende in § 18 enthaltene Bestimmung:

---

[1]) Hierin ging man in Bremen sogar erheblich weiter als in Hamburg; der Hamburgischen Maklerordnung von 1824 fehlt eine entsprechende Bestimmung, vergl. Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, S. 70, insbs. Anm. 3.

[2]) Halle-Schmoller: Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung, S. 1118 ff., Hasselmann, S. 13 u. 14.

[3]) Verordnung vom 15. Juli 1833, abgedruckt Handelsarchiv 1864 No. 121, S. 317,

„— — — — — — —, jedoch ist es denselben bei unabweislicher ernster Ahndung untersagt, Schiffe an ihre eigene Adresse zu nehmen, noch sich mit irgendeiner Besorgung für fremde Schiffe oder Schiffer ohne Zuziehung eines vorab ihnen aufgegebenen hiesigen seßhaften die Handlungsfreiheit besitzenden Bürgers als Korrespondenten, zu befassen, ausgenommen bei holländischen oder hamburger Beurtschiffen, sowie bei kleineren Seeschiffen bis zu 25 Last einschließlich, bei denen es der Dazwischenkunft eines besonderen Korrespondenten nicht bedarf".

Außerdem wurden den Schiffsmaklern verschiedene öffentlichrechtliche Funktionen anvertraut, vielleicht um dadurch ihre soziale Stellung zu heben. So hatten sie dafür zu sorgen, daß das von ihnen bediente Schiff sämtliche Abgaben und Gebühren entrichtete, und es lag ihnen ferner ob, dem Senat bei Verstoß gegen Conterband Vorschriften und ähnliche Verbote sofortige Anzeige zu erstatten[1]). Einen Ausgleich der Erwerbsbeschränkungen erzielte man dadurch aber keineswegs.

Geradezu mittelalterlich mutet aber die folgende, im § 1 des Nachtrages zur „Schiffsmäklerordnung von 1818"[2]) enthaltene Bestimmung an:

„Der Wirkungskreis der hiesigen Schiffsmäkler ist in der Regel auf Vermittlung solcher Geschäfte beschränkt, welche zwischen hiesigen Bürgern oder Untergehörigen eingegangen werden. Nur wenn sie zu einer Unterhandlung von einem Auswärtigen mit einem Hiesigen beauftragt werden, oder wenn ihnen zu einer Unterhandlung mit einem Hiesigen ein Auftrag von einem Auswärtigen zugeht, sind sie zur Übernahme und Ausübung solcher Aufträge befugt".

Hier haben wir einen Ausfluß jener uralten im Hansegebiet herrschenden Auffassung, daß der Handel der Fremden unter sich innerhalb der städtischen Mauern dem Bürger Nachteil bringe. Das Verbot, „Gast zu Gaste zu bringen", kehrt daher schon in den Maklerordnungen des Mittelalters immer und immer wieder[3]).

§ 3.

Die Freigabe des Maklerwesens.

Fast 5 Jahrzehnte mußten vergehen, ehe diese durch Gesetz auferlegten Fesseln gesprengt wurden, wobei man sich vergegenwärtigen

---

[1]) M. O., § 13 ff.
[2]) Abgedruckt im Bremer Handelsarchiv von 1864 Nr. 122 S. 319,
[3]) Frensdorff, a. a. O. S. 292/293.

muß, daß sich mit Beginn des dritten Jahrzehnts des neunzehnten Jahrhunderts die Bedeutung Bremens als Handelsplatz einmal durch die 1827 erfolgte Gründung Bremerhavens und ferner infolge des mächtigen Anwachsens des Auswandererverkehrs[1]) außerordentlich gehoben hatte. Dabei muß es allerdings auffallen, daß die Zahl der Schiffsmakler in Bremen verglichen mit der in Hamburg, immer noch recht gering ist, obgleich die bremische Reederei an Zahl der Schiffe der hamburgischen nicht nur nicht nachstand, sondern sie manchmal sogar übertraf.[2]) So lassen sich um die Zeit um 1835 herum nur 3 Schiffsmakler in Bremen feststellen, deren Zahl sich in den nächsten 10 Jahren nur um einen vermehrte.[3]) Aber auch zur Zeit der Aufhebung der veralteten Mäklerordnung[4]) gab es in Bremen nur 4 angestellte Schiffsmakler, nämlich Hermann Dauelsberg, Karl Johann Klingenberg, Gottfried Steinmeyer und William Suling,[5]) nachdem um 1855 herum schon einmal 5 vorhanden gewesen waren. Der Grund hierfür dürfte darin liegen, daß im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts vielfach noch der hanseatische Exportkaufmann, wie sein Vorgänger zur Blütezeit der Hansa, sich mitsamt seinen Waren auf eigenen Schiffen in fremde Erdteile begab, um dort selbst für deren Absatz zu sorgen, oder doch wenigstens seinem Schiffe eine Vertrauensperson für die Ladung, den Kargadeur, mitgab.[6]) Galt doch damals der Grundsatz: „Ein anständiger Kaufmann muß Schiffe zur See haben."[7]) Solange der Verkehr sich in dieser Form abspielte, war für eine ausgedehnte Schiffsmaklertätigkeit natürlich kein Raum. Die Schiffsmakler in Bremen und Hamburg waren in jenen Zeiten daher vorwiegend auf das Einlaufen fremder Schiffe angewiesen, deren Zahl in Hamburg immerhin bedeutend höher war als in Bremen, dessen Beziehungen zu Nordamerika damals noch recht jung und dessen Handelsverbindungen in der europäischen, insbesondere englischen Fahrt, im Gegensatz zu Hamburg nur gering waren.[8]) Umso unverständlicher müssen aber gerade in Bremen die oben citierten, den Betrieb der Schiffsmakler so sehr einengenden Vorschriften erscheinen!

---

[1]) Im Jahre 1819 wurden 4719 deutsche Auswanderer über deutsche und ausländische Häfen befördert, 1830 aber bereits 15000, vgl. Fuhse, Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, S. 158.

[2]) Rauers „Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert" S. 20 und 34,

[3]) Vergleiche den Handelsteil Bremer Zeitungen aus dam. Zeit.

[4]) Siehe darüber unten, S. 15 ff.

[5]) Bremer Handelsarchiv von 1864, S. 281.

[6]) Wüstendörfer, S. 10, Rauers a. a. O., S. 19.

[7]) Rauers a. a. O.

[8]) Siehe die Statistik bei Rauers, S. 28, Wüstendörfer S. 25,

Im Laufe weniger Jahrzehnte änderte sich jedoch das Bild. Der Eigenhandel machte den Kommissionshandel, dieser dem Speditionshandel[1]) Platz, und damit wird auch der Schiffsreeder Verfrachter im wahren Sinne des Wortes, der nicht mehr mit eigenen Schiffen eigene Waren in die Ferne bringen läßt, sondern der gewerbsmäßig mit Seeschiffen den Transport fremder Güter übernimmt, zunächst noch in der alten Form des Chartervertrages, dann aber bald mit dem Steigen der Schiffsgrößen in der Form des modernen Stückgütervertrages. Auch die Tätigkeit des Schiffsmaklers blieb von dieser Wandlung nicht unberührt. Nicht allein als Vermittler der Frachten trat der Schiffsmakler in Erscheinung, sondern er wird allmählich auch zur Hilfsperson der heimischen Reederei, insbesondere bei der Annahme von Gütern und Passagieren zur Beförderung.[2]) Allerdings bediente sich der im Jahre 1857 gegründete, zunächst lediglich nordamerikanische Häfen bedienende Norddeutsche Lloyd in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens nicht der Zurhilfenahme von Schiffsmaklern.

Ferner hatte auch die bremische Auswanderergesetzgebung dem Schiffsmakler wichtige Befugnisse zugewiesen: Ihnen allein steht ausschließlich die Vermittlung der Passagierannahme zu.[3]) Ja, es wird sogar vom Gesetz selbst das Prinzip des Verbots des Eigenhandels insofern durchbrochen, als den Schiffsmaklern bis auf weiteres gestattet wird, Passagiere zur Verschiffung für ihre Rechnung anzunehmen oder annehmen zu lassen und die wegen ihrer Beförderung nötigen Verträge einzugehen. Selbstverständlich war diese Betätigung im Auswandererverkehr vom Gesetzgeber an die Voraussetzung geknüpft, daß die sonstigen hierfür notwendigen Erfordernisse in der Person des betreffenden Schiffsmaklers gegeben waren.[4]) In der Praxis dagegen kam es auch sonst — im Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen — nicht sellten vor, daß der Schiffsmakler in irgendeiner Form Anteil am Reedereigeschäft nahm.[5])

So etwa lagen die Verhältnisse in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht für den Bremer Schiffsmakler, als zu Anfang der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts der Ruf nach einer Freigabe des Maklerwesens, d. h. Beseitigung des Instituts der amtlichen Makler, in den Hansestädten immer dringender erscholl, — dies umsomehr, als die

---

[1]) Wüstendörfer, S. 12.

[2]) Man vergl. die Bekanntm. d. brem. Schiffsmakler in den Zeitungen der 50- und 60-ziger Jahre des v. Jahrhunderts.

[3]) § 9 Abs. 1 der obrigkeitl. Verordnung für die Beförderung von Schiffspassagieren vom 14. 7. 1854.

[4]) § 8 der betr. Verordnung.

[5]) Denkschrift die Revision des Mäklerwesens in Bremen betreffend 1862. S .12.

Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs auch für Bremen in Aussicht stand. Dieses schuf bekanntlich formalistisch unter völliger Verkennung der Tatsachen jene Zwitterbildung amtlicher Makler ohne Vermittelungsmonopol, d. h. die Makler blieben mit ihren alten Amtspflichten belastet, während ihnen ihr wesentliches Vorrecht genommen wurde[1]). Für den Schiffsmakler wurde dabei durch Artikel 70 A. D. H. G. B. nur ein recht magerer Ausgleich geschaffen.[2]) Man erkannte in Bremen sofort, daß die beamteten Mäkler sich auf die Dauer nicht neben den freien Vermittlern würden halten können.[3]) Man lehnte es aber ab, von der Bestimmung des Art. 84 Abs. 2 Satz 2 A. D. H. G. B.[4]) Gebrauch zu machen oder ein sonstiges Kompromiß zu schaffen und fand so den Mut zur radikalsten Lösung: Durch Verordnung vom 6 Mai 1867 wurde das Institut des amtlichen Maklers in Bremen offiziell beseitigt, nachdem vorher durch Verordnung vom 6. Juni 1864 das A. D. H. G. B. in Bremen eingeführt worden war. Allerdings hatte eine nicht unbeträchtliche Minorität innerhalb der bremischen Bürgerschaft sich bis zuletzt gegen die Freigabe des Maklerwesens gewehrt in der Befürchtung, daß die freien Vermittler den Kaufmannsstand überflügeln könnten.[5]) Im konservativen Hamburg dagegen behielt man das Institut noch einige Jahre länger bei. Erst das Gesetz vom 20. Dezember 1871 schaffte hier reichlich spät Wandel und verordnete seine Beseitigung, nachdem vorher die Einführung der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 der Landesgesetzgebung bereits die Möglichkeit genommen hatte, von dem genannten Vorbehalt in Art. 84 Abs. 2 Satz 2 A. D. H. G. B. Gebrauch zu machen und so wiederum ein Monopol für beamtete Mäkler zu schaffen.[6]) Endlich wurde durch Einführung des neuen Handelsgesetzbuches auch reichsrechtlich das Institut des amtlichen Schiffsmaklers endgültig beseitigt.

§ 4.

Der Schiffsmakler in der Zeit vor dem Weltkriege.

In den jetzt folgenden drei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sowie im Anfang des 20. Jahrhunderts — das Deutsche Reich war unterdessen wiedererstanden — geht die Entwicklung mit Riesenschritten

---

[1]) Wüstendörfer, S. 72, K. Lehmann „Lehrbuch des Handelsrechts" S. 241, Riesenfeld b. Gruchot, Bd. 37, S. 63.

[2]) vergl. Reuling b/Gruchot, Bd. 40, S. 203, Anm.

[3]) Bericht der Deputation zur Revision des Mäklerwesens, Bürgerkonventsprotokolle 1866, S. 488.

[4]) Denkschrift S. 19.

[5]) Bericht Seite 487.

[6]) Hasselmann „Der Schiffsmakler in Hamburg" S. 12, Wüstendörfer S. 73, Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Bd. III, S. 112, Anm. 5.

vorwärts. Hatte die Bremische Reederei bis in die 70ziger Jahre hinein noch in der Hauptsache Segelschiffahrt in Form der Partenreederei betrieben, so gestattete nunmehr die moderne Form der Aktiengesellschaft den Betrieb von Dampfern, deren gegenüber dem Segelschiff größere Unabhängigkeit von Wind und Wetter ein besseres Einhalten der Fahrpläne möglich machte. Anstelle der sogen. wilden Fahrt trat immer mehr die Linienfahrt, anstelle der vielen kleinen Einzelreeder die Großreederei. In Bremen war, wie oben bereits erwähnt, im Jahre 1857 der Norddeutsche Lloyd gegründet worden, der sich im Laufe eines halben Jahrhunderts seines Bestehens Weltgeltung verschaffen sollte.

Diese Umwälzung hatte auch für die Schiffsmakler eine grundlegende Änderung ihrer Stellung im Gefolge,[1]) was sich nach verschiedenen Seiten hin äußerte. Einmal mußte ihre Tätigkeit als Vermittler der Frachten im Stückgutverkehr naturgemäß immer mehr in den Hintergrund treten, da durch die stetige Vergrößerung des Linienetzes seitens der Großreedereien sowie durch die darin erfolgte allmähliche Einbeziehung fast aller bedeutenden Hafenplätze des Inlandes und des europäischen und des außereuropäischen Auslandes — heute ist die Zahl der nicht von der Linienfahrt bedienten Plätze verschwindend gering — und schließlich auch infolge der von den Großreedereien festgesetzten Frachttarife vielfach kein Platz mehr für eine vermittelnde Tätigkeit ist, indem der Befrachter meist direkt mit dem Verfrachter in Verbindung zu treten vermag. Nur beim Abschluß von Dauerfrachtverträgen mit Abladern, die in ein festes Kundenverhältnis mit der Reederei einzutreten beabsichtigen, bietet sich auch heute noch für den Schiffsmakler Gelegenheit, als Vermittler tätig zu werden.[2])

Etwas anders sind die Verhältnisse allerdings im Transport von Massengütern[3]) — Getreide, Kohlen, Salz, Holz, Kali u. a. — gelagert, bei deren Beförderung es mehr auf Billigkeit als auf Schnelligkeit ankommt, und der daher in erster Linie durch sogen. Trampdampfer, d. s. Frachtdampfer, die sich aus irgenwelchen Gründen nicht in der Linienfahrt verwenden lassen, ausgeführt wird. Hier herrscht auch heute noch das Chartergeschäft vor; feste Raten bestehen nicht, sondern die Höhe desselben ist dem Gesetz von Angebot und Nachfrage unterworfen. Nicht mit Unrecht spricht man daher auch wohl von einem „Frachtenmarkt", wobei man allerdings in Erwägung ziehen muß, daß die Einrichtung einer Frachtenbörse weder in Bremen noch in Hamburg besteht.[4]) Allerdings kommt der Chartervertrag in den

[1]) Rauers, „Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrh., S. 20.
[2]) Wüstendörfer S. 74 ff.
[3]) Wüstendörfer S. 59 ff.
[4]) Hasselmann a. a. O. S. 88, Wüstendörfer S. 68.

meisten Fällen ohne Besichtigung des den Gegenstand desselben bildenden Schiffes, das sich nur selten am Ort des Vertragsschlusses befindet, zustande und weist daher insoweit eine gewisse Ähnlichkeit mit einem Börsengeschäft auf, bei dem die verkaufte Ware ebenfalls nicht zur Stelle ist. Doch fehlt das typische des Börsenhandels, die Vertretbarkeit der Leistung, denn der Chartervertrag bezieht sich in der Regel auf ein ganz bestimmtes, namentlich genanntes Schiff. Jedenfalls ist auf diesem Gebiete auch heute noch die Tätigkeit eines Vermittlers nicht zu entbehren und so bietet sich für den Schiffsmakler, der die Verhältnisse auf dem Frachtenmarkt genau kennt und der zudem in dauernder Verbindung mit ausländischen und inländischen Kollegen und Geschäftsfreunden steht, bei der Aufnahme und Verknüpfung der internationalen Fäden von Schiffsraum-Angebot und Nachfrage immer noch ein reiches Feld der Betätigung, [1]) wobei außerdem gelegentlich die Möglichkeit besteht, eine günstige Konjunkturlage durch Anlegung eines gecharterten Dampfers oder Seglers auf Stückgüter auszunutzen.

Andererseits ist der Schwerpunkt der Tätigkeit des Schiffsmaklers immer mehr auf jenes Gebiet verlegt worden, das man mit einem Wort als Gehilfentätigkeit für den Schiffer bezw. Reeder zu bezeichnen gewohnt ist. Wir hatten bereits gesehen, daß die Schiffsmakler, die ursprünglich lediglich von Fall zu Fall die Klarierung fremder Schiffe in ihren Geschäftskreis mit einbezogen hatten, allmählich auch als Gehilfen der heimischen Reederei bei der Annahme von Passagieren und Ladung mit herangezogen wurden. Jetzt wird es auch üblich, daß die einheimischen Reeder den Schiffsmaklern ganze Zweige ihrer Arbeit ein für alle Mal fortlaufend übertragen. [2]) So hat sich im Laufe dieser Zeit die Zurhilfenahme des Schiffsmaklers seitens der heimischen Reedereien so eingebürgert, daß man in Hamburg im entgegengesetzten Fall den Ausdruck gebraucht: Der Reeder fungiert als sein eigener Makler. [3])

In Bremen hat der Norddeutsche Lloyd die Verfrachtung für sein gesamtes Liniennetz unter mehrere Schiffsmakler verteilt. Allerdings hat er seinen Passageverkehr und ebenso auch den Frachtverkehr in der Newyorkfahrt in eigener Regie behalten. Andere bremische Reedereien sind eine ähnliche enge Bindung mit Schiffsmaklern eingegangen. Es kommen dabei die verschiedenartigsten Variationen vor. Vielfach ist der einkommende und ausgehende Verkehr einer Route, der früher meist in der Hand eines Schiffsmaklers lag, unter zwei

[1]) Wüstendörfer S. 69 ff.
[2]) Brandis, S. 77.
[3]) Schaps, Das Deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Bd. des H. G. B. S. 294, Hasselmann, a. a. O., S. 43.

Schiffsmakler verteilt, oder auch die Reederei hat die Abfertigung in der einen Richtung in ihrer eigenen Regie.[1]) Auch hier ist treibende Kraft der Entwicklung das Prinzip der Arbeitsteilung mit der weiteren Folge, daß auch innerhalb der Schiffsmakler selbst eine weitgehende Spezialisierung eingetreten ist. Um nur ein Beispiel zu nennen: Die Bremer Schiffsmaklerfirma Böning & Co. ist Spezialist für den Levanteverkehr auf Grund langjähriger Geschäftserfahrung. Oft verdankt der Schiffsmakler diese Spezialkenntnis des Befrachtungsgeschäfts auf einer bestimmten Route dem Umstand, daß er selbst in dieser Route einmal als Reeder Linienfahrt betrieben hat und dann der Konkurrenz einer Großreederei hat weichen müssen.[2])

Aber nicht nur die heimischen Reedereien sind es, die mit dem Schiffsmakler ein dauerndes Vertragsverhältnis eingegangen sind, auch bei fremden, insbesondere ausländischen Reedereien, die die deutschen Häfen in der Linienfahrt bedienen, machte sich das Bedürfnis geltend, dort eine bestimmte Person als Vertreter mit der dauernden Wahrnehmung ihrer Reederei-Interessen zu betrauen. Die Wahl fiel natürlich auch hier auf die Schiffsmakler.

Das Endergebnis dieser Entwicklung ist rechtshistorisch betrachtet kurz dahin zusammenzufassen: Neben dem nur gelegentlich in der Vermittlung von Frachten tätig werdenden Makler ist der ständig mit der Vermittlung und dem Abschluß von Frachtverträgen betraute Agent getreten, den man als Rechtsinstitut mit Recht als ein Kind der jüngsten Vergangenheit bezeichnen kann.[3]) Rein äußerlich war diese erhebliche Vermehrung der Betätigungsmöglichkeit für den Schiffsmakler in Bremen durch deren ständige zahlenmäßige Zunahme bis zum Weltkriege gekennzeichnet.

§ 5.

Kriegs- und Nachkriegszeit.

Schließlich sei am Ende dieses Abschnitts die Entwicklung, die der Schiffsmakler in der neuesten Zeit, d. h. nach Beendigung des Weltkrieges genommen hat, kurz gestreift. Während der Kriegszeit war das Feld der Betätigung infolge der Lahmlegung des gesamten Überseeverkehrs naturgemäß auf ein Minimum beschränkt, nämlich anfänglich auf den Verkehr mit bestimmten Gebieten innerhalb der

---

[1]) Beispiel: Die nordischen Routen der Neptun-Reederei in Bremen sind im ausgehenden Verkehr unter verschiedene Makler verteilt, während sie im einkommenden Verkehr von der Reederei selbst bedient werden.

[2]) Wüstendörfer, S. 77, 236, s. auch das Beispiel daselbst S. 74 Anm. 3.

[3]) Wüstendörfer, Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 58, Der Handlungsagent als Deutscher und ausländischer Rechtstypus, S. 118 ff.

Ostsee, später nach Niederzwingung Rußlands auf die gesamte baltische See. Nach Beendigung des Krieges aber stellte der durch die Waffenstillstandsbedingungen und den Versailler Vertrag erfolgte Raub sämtlicher größeren Seeschiffe die Schiffsmakler vor ganz neue Tatsachen. Für viele Makler mußte ein Tätigwerden in der deutschen Linienfahrt in größerem Umfange zunächst in Fortfall kommen. Einen gewissen Ausgleich bot jedoch der Umstand, daß in den Jahren 1921 und 1922 zahlreiche ausländische Linienreedereien, vorwiegend nordamerikanische und englische, die deutschen Häfen Hamburg und Bremen in ihr Netz einbezogen, die eines Schiffsmaklers als Agenten bedurften. Sogar die deutschen Reedereien selbst suchten auf diesem Gebiete bis zum Wiederaufbau ihrer eigenen Handelsflotte eine neue vorübergehende Betätigung. Als typisches Beispiel sei für Bremen nur der Abschluß des bekannten Vertrages zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der United States Mail Steam Ship Company (später U. S. L.) [1]) genannt, auf Grund dessen die Passagierverschiffung von Bremen nach den Vereinigten Staaten wieder aufgenommen wurde. Dieser Vertrag stellt vom juristischen Blickpunkt betrachtet in seinen Grundzügen nichts anderes als den Abschluß eines festen Agenturverhältnisses dar.

Normale Verhältnisse konnten im Schiffsmaklergeschäft erst dann wieder eintreten, als der Tonnagebestand der deutschen Reedereien in beispiellosem Aufbau wenigstens zum Teil wieder ersetzt war. [2]) Die Linienfahrt war vom Norddeutschen Lloyd und anderen bremischen Reedereien bereits Ende 1920 wieder aufgenommen worden, teilweise zunächst mit fremden Dampfern, die in Zeitcharter oder Schiffsmiete genommen waren. [3]) Auch bei Abschluß dieser Verträge war dem Schiffsmakler eine gewisse Betätigungsmöglichkeit vermittelnder Natur gegeben.

Im übrigen ist die Entwicklung der Nachkriegszeit innerhalb des internationalen Seetransportverkehrs, wie bereits angedeutet, durch ein weiteres Zunehmen der Linienschiffahrt gekennzeichnet, die z. T. sogar zum Transport von Massengütern übergegangen ist, und so mehr und mehr in Gebiete eindringt, die früher fast ausschließlich der Trampschiffahrt vorbehalten waren. Es ist heute nicht selten, daß Liniendampfer auch auf langen Reisen große Teilladungen Holz, Kohle, Kainit im ausgehenden, und Getreide, Baumwolle und Erze im

[1]) Fuhse, Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, S. 141.

[2]) Der Tonnagebestand des Norddeutschen Lloyd belief sich Ende des Jahres 1925 einschl. der im Bau befindlichen Schiffe bereits wieder auf 613056 Bruttoregister-Tons, gegenüber rund 890000 Brutto-Reg. T. bei Kriegsbeginn.

[3]) v. Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, S. 565.

einkommenden Verkehr befördern; zum Teil sind sie sogar als Basisladung darauf angewiesen, um überhaupt wirtschaftlich fahren zu können. In der sog. wilden Fahrt macht sich demgemäß ein immer weiteres Sinken der Frachtraten bemerkbar, da das Angebot von Schiffsraum die Nachfrage bei weitem übersteigt. Zur Zeit, wo diese Arbeit niedergeschrieben wird, liegen die Verhältnisse so, daß viele Trampdampfer zu Verlustraten zu fahren gezwungen sind, um nicht überhaupt aufliegen zu müssen. Die Notlage der Reeder wird vor allem von den Russen ausgenutzt, die ihre genugsam bekannten Zahlungsbedingungen auch auf den Frachtenmarkt einführen möchten und dabei zum Teil nicht ohne Erfolg gewesen sind. Der Grund für diese beiden Erscheinungen liegt auf der Hand: Die Welttonnage, schon in der Vorkriegszeit in dauerndem Wachstum begriffen, ist von 1914—1930 um rund 20 000 000 Bruttoregister-Tons von etwa 45 000 000 Brutto-Reg.-T. auf etwa 65 000 000 Brutto-Reg. T. gestiegen. Die Folge davon ist zunächst der immer heftigere Formen annehmende Konkurrenzkampf auf dem internationalen Frachtenmarkt. Und weiter ist dies alles auch auf den Geschäftskreis des Schiffsmaklers nicht ohne Einfluß geblieben: Das gelegentliche vermittelnte Tätigwerden ist bei manchen Schiffsmaklern in Bremen fast ganz in den Hintergrund getreten gegenüber ihrer Tätigkeit als Hilfsperson oder rechtsgeschäftlicher Vertreter des Schiffers bzw. des Reeders.

Es ergibt sich also, fassen wir das Ergebnis des vorstehenden Abschnitts kurz zusammen, Folgendes:

Unter dem Namen Schiffsmakler [1]) verbirgt sich heute eine Vielheit von wirtschaftlichen Tätigkeiten: Der damit Bezeichnete kann sein Makler, [2]) Frachtagent, vorübergehende Hilfsperson des Kapitäns, ständige Hilfsperson oder rechtsgeschäftlicher Vertreter des Reeders und schließlich auch selbständiger Geschäftsmann, wobei er, mit juristischem Maß gemessen, häufig mehrere dieser Rechtstypen in sich vereinigt. [3]) In den folgenden Abschnitten sollen nun diese einzelnen wirtschaftlichen Tätigkeiten näher geschildert und vom juristischen Standpunkt einer Betrachtung unterzogen werden. Es läßt sich jedoch schon aus dem bisher Gesagten erkennen, daß, da die eine Tätigkeitsform vielfach in die andere übergeht, eine völlig scharfe Abgrenzung nicht immer möglich sein wird.

---

[1]) Die Schreibweise „Mäkler" findet sich nur im Gesetz. In der Praxis der Hafenstädte ist die Bezeichnung Schiffsmakler die allein übliche und daher vom Verfasser übernommen (vergl. Hasselmann, S. 1, Anm. 1).

[2]) Es ist daher nicht richtig, wenn (so Reuling bei Gruchot Bd. 40, S. 220 ff.) behauptet wird, die Schiffsmakler seien nur Hilfspersonen des Reeders, die Makler genannt würden, ohne es zu sein.

[3]) Schaps a. a. O., S. 294.

II. Abschnitt.

Die vermittelnde Tätigkeit des Schiffsmaklers.

Bei der Darstellung der historischen Enkwicklung des Schiffsmaklersinstituts in Bremen im vorhergehenden Abschnitt haben wir bereits die Feststellung gemacht, daß die ursprüngliche Form der Betätigung des Bremer Schiffsmaklers wie bei allen andern Maklern eine rein vermittelnde gewesen ist. Es erscheint daher zweckmäßig und geboten, bei der Schilderung der einzelnen Tätigkeitsformen mit dieser zu beginnen.

Wenn auch die vermittelnde Tätigkeit zur Zeit im Geschäftsbetriebe mancher Schiffsmakler nur eine nebengeordnete Rolle spielt, so berechtigt dies doch nicht, ihr im Rahmen dieser Arbeit eine Behandlung nicht zukommen zu lassen, denn die augenblickliche Krise auf dem internationalen Frachtenmarkt, eine der Hauptursachen für ihr Zurücktreten gegenüber den anderen Tätigkeitsformen, ist eben nur als eine Zeiterscheinung zu werten, die sich bei gebesserter Wirtschaftslage ändern wird.

§ 1.

Ihr Umfang im allgemeinen.

Die deutsche Gesetzgebung hat besondere den Schiffsmakler betreffende Vorschriften nicht geschaffen. Für die vermittelnde Tätigkeit desselben, die ja hinsichtlich ihrer juristischen Begriffsbestimmung keinerlei Schwierigkeiten bietet, gelten daher im allgemeinen die Bestimmungen für Handelsmäkler in § 93 ff. H. G. B. [1]). Irgendwelche Besonderheiten grundsätzlicher Art ihre Anwendung auf den Schiffsmakler betreffend bestehen nicht; es ist daher überflüssig und würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, wollte man die genannten Bestimmungen hier einer ausführlichen Betrachtung in dieser Richtung unterziehen. Vielmehr sollen die einzelnen geringfügigen Besonderheiten erst im Laufe der Darstellung ihre Berücksichtigung finden.

Im übrigen gilt hinsichtlich des Charakters des Schiffsmaklervertrages dasselbe wie für jeden Maklervertrag. Er ist ein Vertrag, inhalts dessen für die Vermittlung eines Vertrages ein Lohn versprochen wird [2]) (§ 652 B. G. B.). Es gehört daher begrifflich nicht zu seinem Wesen, daß der Schiffsmakler sich verpflichtet, in Tätigkeit zu treten. [3])

---

[1]) Schaps, S. 294 Anm. 1 a. a. O., Pappenheim, Handb. S. 112 Anm. 5, s. auch Boyens-Lewis Das Deutsche Seerecht, S. 316 Anm. 13a, Reichsgericht in Hanseat. Rechtszeitschrift 1920, S. 96.

[2]) Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Vorbem. zu § 93, Anm. 2.

[3]) R. G. J. W. 1911, S. 758.

Geht er aber diese Verpflichtung doch ein, so hört der Vertrag dadurch nicht auf, Maklervertrag zu sein, sondern nimmt zugleich den Charakter eines solchen Dienst- oder Werkvertrages an, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat [1]) (§ 675 B. G. B.).

§ 93 Abs. 1 H. G. B. müßte in einer auf den Schiffsmakler als reinen Handelsmakler zugeschnittenen Fassung heute etwa folgenden Wortlaut haben: [2])

> Wer gewerbsmäßig für andere Personen, ohne von ihnen auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittlung von Verträgen über Anschaffung oder Veräußerung von Seeschiffen, Bodmerei, Güterbeförderung zur See (Charter- und Stückgüterverträge) und Miete von Seeschiffen übernimmt, hat die Rechte und Pflichten eines Schiffsmaklers.

In früherer Zeit trat zu diesen Tätigkeiten noch die Vermittlung von Verträgen hinzu, die die Veräußerung oder den Ankauf von Schiffsparten zum Gegenstand hatten, sowie die Vermittlung von Versicherungsverträgen. Heute gehört die Vermittlung der drei genannten Arten von Verträgen nicht mehr in den Geschäftsbereich eines Schiffsmaklers, — jedenfalls nicht mehr in Bremen. Da nämlich die Partenreederei dort so gut wie ausgestorben ist, kann von einem nennenswerten Handel mit Schiffsparten, der doch Voraussetzung für eine diesbezügliche Vermittlungstätigkeit wäre, nicht mehr die Rede sein. Die Vermittlung von Versicherungsverträgen [3]) über Schiff und Ladung geschieht in Bremen durch Versicherungsmakler.

Was zunächst die Vermittlung des An- und Verkaufs von Schiffen anbetrifft, so besteht in Literatur und Rechtsprechung der obersten Gerichte eine gewisse Unstimmigkeit über die Haftung des Schiffsmaklers für etwaige durch sein Verschulden hierbei einer der Parteien entstandene Schäden. Gemäß § 98 H. G. B. haftet der Schiffsmakler hierfür nämlich jeder der beiden Parteien. Es fragt sich jedoch weiter, ob diese Haftung beiden Parteien gegenüber auch dann Platz greift, wenn der Schiffsmakler nur für eine Partei tätig werden soll, während die Gegenpartei ihre einseitigen Interessen durch einen

---

[1]) Staub, a. a. O., Lozack-Mitteis, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, § 214, S. 699.

[2]) vergl. Hasselmann a. a. O., S. 37; s. auch Karl Lehmann a. a. O., S. 203, Schaps a. a. O., S. 294, Anm. 1.

[3]) Das Eingehen von Versicherungsverträgen hinsichtlich der Ladung ist in der Regel nicht Sache des Schiffsmaklers sondern des Spediteurs als Vertreters der Ladung. Der Schiffsmakler kommt daher zumeist auch garnicht in die Lage, einen Versicherungsmakler mit dem Abschluß einer diesbezüglichen Versicherung zu betrauen, es sei denn, daß er hierbei selbst als Spediteur tätig ist, nicht unmißverständlich Hasselmann, S. 39 a. a. O.

anderen Makler wahrnehmen läßt, ein Fall, der bekanntlich in der Praxis nicht selten vorkommt. In der Literatur wird die Frage überwiegend verneint[1]; die Rechtssprechung hat sich dem angeschlossen.[2] Man begründet diesen Standpunkt damit, daß in derartigen Fällen die eigenartige Stellung des Schiffsmaklers als einer über den Parteien stehenden Person wegfalle, da er ja mit der Gegenpartei gar nicht unmittelbar in Berührung trete. Dieser Ansicht ist nach Meinung des Verfassers vor allen Dingen deswegen zuzustimmen, weil sie den in der Praxis herrschenden tatsächlichen Verhältnissen gerecht wird. Aus eben diesem Grunde muß demgegenüber auch das Gegenargument versagen, eine Haftung beiden Parteien gegenüber sei aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten und könne nur dann in Fortfall kommen, wenn der einseitig bevollmächtigte Makler sich der Gegenpartei deutlich als Bevollmächtigter seiner Partei bezeichnet habe.[3] Diese letztere Argumentation ist zutreffend nur für den Fall, daß lediglich ein Schiffsmakler zwischen den Parteien steht, denn in diesem Falle ist es selbstverständlich, daß die Haftung des Schiffsmaklers gemäß § 98 beiden Parteien gegenüber Platz greifen muß, und zwar auch dann, wenn er nur von der einen mit einem Auftrage versehen worden ist,[4] da er ja durch sein Tätigwerden auch zur anderen Partei regelmäßig in vertragsähnliche Beziehungen tritt. Es mag jedoch an dieser Stelle noch erwähnt werden, daß die objektive Stellung des Schiffsmaklers zu den Parteien nicht notwendig zu seinem Wesen als Handelsmakler gehört. Dies ist nur die regelmäßige Gestaltung des Falles. Der Schiffsmakler also, der im Einzelfalle mit der Wahrnehmung einseitiger Parteiinteressen betraut wird, verliert dadurch nicht seinen Charakter als Handelsmakler.[5]

Es bedarf sodann noch eines kurzen Hinweises darauf, daß die hier vertretene Ansicht in der Praxis bei arglistigem Verhalten des Schiffsmaklers der andern Partei gegenüber keineswegs zu unbilligen Ergebnissen führt, da ja in solchen Fällen regelmäßig außerkontraktliche Ansprüche aus § 823 Abs. 2 B. G. B. oder aus § 826 B. G. B. gegen den Schiffsmakler erwachsen.[6]

---

[1] Staub a. a. O., § 98 Anm. 2, § 99 Anm. 4; Ritter, Das Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts; zu § 98; vgl. Jacusiel, Das Recht der Agenten und Makler, Bd. II. S. 62 ff.; a. A. Düringer-Hachenberg-Hoeniger, Das Handelsgesetzbuch Bd. I § 93 Anm. 4, § 98 Anm. 1.

[2] O. L. G. Hamburg i. O. L. G. R. Bd. 10 S. 238; Bd. 32 S. 99, Reichsgericht i. L. Z. 1916 S. 754.

[3] Hans Hbl. 1907, Nr. 51 S. 132.

[4] Hasselmann S. 39 Anm. 2.

[5] Staub a a, O., Vorbem. zu § 98 Anm. 3; a. A. Düringer-Hachenberg-Hoeniger a. a. O.

[6] Vergl. Hans. O. L. G. in R. O. L. G. Bd. 36, S. 93 unten.

Schließlich ist aus dem Gesichtspunkt des § 254 B. G. B. eine Schadensersatzpflicht des Maklers aus § 98 H. G. B. auch dann nicht gegeben, wenn die geschädigte Partei das auf Grund einer unrichtigen Angabe desselben zustande gekommene Geschäft dem Vertragsgegner gegenüber nicht alsbald ablehnt, [1]) sobald sie davon Kenntnis erhalten hat.

Hinsichtlich der Vermittlung von Bodmereiverträgen bestehen keinerlei Besonderheiten. Es mag an dieser Stelle jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß auch im Zeitalter der drahtlosen Telegraphie das Rechtsinstitut der Bodmerei noch nicht als ausgestorben gelten darf. Im Gegenteil, man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß gerade heutigen Tags, insbesondere in der Kleinschiffahrt, Fälle von Bodmerei wieder häufiger vorkommen werden als in der Vorkriegszeit, wenn diese auch ein recht unwirtschaftliches Kreditmittel darstellt. Aber die Verhältnisse — fehlende Bankguthaben und sonstige Kredite — zwingen manchen Schiffsführer einfach dazu, sich dieses Mittels zu bedienen. Der Verfasser hat hierbei insbesondere solche Kapitäne von Motorschoonern und Küstenseglern im Auge, die zugleich Reeder oder Mitreeder (sogen. Schifferreeder) sind, deren unter Verpfändung von Schiff, Fracht oder Ladung vorgenommene Darlehnsgeschäfte kraft ausdrücklicher Bestimmung des Gesetzes im § 699 H. G. B. ebenfalls als Bodmerei im Sinne des Handelsgesetzbuches angesehen werden müssen. Solch ein Kleinschiffer, der außer seinem vielfach schon belasteten Schiffe keinerlei Werte besitzt, kann gar nicht anders handeln, als bei Bedarf von Bargeld, etwa für in einem Nothafen auszuführende Reparaturen, Bodmereigelder aufzunehmen, zumal ihm doch seine Pflicht als Schiffer gebietet, das ihm anvertraute Frachtgut möglichst bald an seinem Bestimmungsort zu bringen. [2])

§ 2.

Die Vermittlung von Charterverträgen.

Diejenige Tätigkeit jedoch, die in dem hier besprochenen Kreis von Tätigkeiten des Schiffsmaklers auch heute noch die größte Bedeutung hat, ist die Vermittlung von Charterverträgen (Reise- oder Zeitchartern) und Schiffsmieten, [3]) wobei ihm ferner eine sehr wichtige

---

[1]) H. R. G. Z. 1930 Sp. 163.

[2]) Vergleiche hierzu Hasselmann, S. 40, Julius von Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, S. 717, Brandis Bd. II S. 81, Schaps zu § 679. Anm. 9 S. 589.

[3]) Über den Unterschied zwischen einem Chartervertrage, insbes. einer Zeitcharter und einer Schiffsmiete, siehe Wüstendörfer S. 91 ff.; unrichtig Hasselmann S. 40, der beide Institute offenbar gleichsetzen will.

Funktion obliegt, nämlich Sorge zu tragen für eine stetige und ausgleichende Ratenbildung auf dem Frachtenmarkte [1]). Es leuchtet ein, daß unter den heutigen Verhältnissen gerade dieses nicht leicht, wenn nicht gar unmöglich ist und auch in moralischer Hinsicht nicht unwesentliche Anforderungen an die Persönlichkeit des einzelnen Schiffsmaklers stellt. Der Regelfall ist dabei der, daß ein Schiffsraum suchender Befrachter (Exporteur, Spediteur) sich behufs dessen an den Schiffsmakler wendet. Es kommen jedoch auch andere Fälle vor, so etwa folgender: Ein Reeder hat sich vertraglich zur Übernahme der Verschiffung einer größeren Partie Massengüter verpflichtet. Nach Abschluß des Chartervertrages bietet sich jedoch die Möglichkeit, das von ihm für den Transport in Aussicht genommene Schiff mit einem anderen Befrachter zu einer günstigeren Rate abzuschließen. Ein Vertragsrücktritt würde mit einer bedeutenden Vertragsstrafe verbunden sein, dagegen steht, wenn der Reeder sich dies bei Abschluß des Chartervertrages vorbehalten hat, nichts im Wege, die geschuldete Leistung mit fremden gecharterten Schiffen auszuführen [2]). Der Reeder wendet sich also auf der Suche nach einem Ersatzschiff an den Schiffsmakler. In Zeiten der Hochkonjunktur war es überhaupt üblich, daß Linienreedereien bei Bedarf zur Verstärkung ihres eigenen Schiffsparkes fremde Schiffe für die Linienfahrt hinzucharterten oder mieteten [3]).

Die Tätigkeit des Schiffsmaklers besteht nun zunächst darin, daß er die von seinem Auftraggeber erhaltene Offerte an Reedereien und Berufskollegen im In- und Auslande weitergibt, nachdem vielfach vorher unter seinem Einfluß bereits eine Modifizierung derselben erfolgt ist. Die Weitergabe sowie überhaupt die ganze Geschäftstätigkeit insbesondere bei Verhandlungen mit ausländischen Geschäftsfreunden wird dadurch erleichtert, daß es im internationalen Chartergeschäft eine ganze Anzahl, mindestens etwa 30, ein für alle Mal gültiger Charterformulare (sogen. Standard-Chartern) für die Verfrachtung aller regelmäßig auf dem Frachtenmarkt zur Verschiffung gelangenden Güter gibt [4]), die ihre Entstehung einer Vereinbarung zwischen Reedern und Frachtinteressenten verdanken, wobei auch die Schiffsmakler eine nicht unerhebliche Rolle gespielt haben dürften. Sie führen sämtlich einen bestimmten, sie kennzeichnenden Namen, z. B. „Deut-Kohle" für Verfrachtungen deutscher Kohle nach nordischen Häfen. Handelt es sich

[1]) Wüstendörfer S. 73.

[2]) Manche Charterpartie enthält nämlich eine Substitutionsklausel: owners have liberty to substitute a steamer of about sitze and position; doch muß man sich hierbei vor Augen halten, daß eine derartige Klausel nicht den Normalfall bildet (vergl. S. 18).

[3]) Wüstendörfer, S. 63.

[4]) Wüstendörfer, S. 66.

also um die Verfrachtung einer Partie Ruhrkohle von Rotterdam oder Bremen nach Kopenhagen, so gilt den Charterverhandlungen ohne weiteres die genannte Standardcharter als zu Grunde liegend. Kommt hingegen einmal vor, daß eine Standard-Charter für eine zu verschiffende Ladungspartie noch nicht existiert, so muß zunächst eine andere, meist eine solche für Güter ähnlicher Beschaffenheit vorgesehen ist, von den Parteien als den Verhandlungen zu Grunde liegend vereinbart werden.

Ein solches Angebot eines Schiffsmaklers hat dann etwa folgenden Wortlaut:

> 1200—1300 ts engl. Rotterdamm / St. Nazaire oder Nantes, Pech lose, 6 sh / German Coal, Charter, Fracht zahlbar nach Entlöschung, abzüglich 1 1/4 %. Befrachters Agenten u. Stauer beiden Enden.

Jetzt erst beginnt die eigentliche vermittelnde Tätigkeit des Schiffsmaklers: Die Verhandlungen mit den Parteien, die manchmal trotz Telegraph und Telephon überaus langwierig sein können, da eine sofortige Annahme des ersten Angebots zu den Seltenheiten gehört. Die meisten Differenzen entstehen natürlich hinsichtlich der Frachtrate. Vielfach sind es aber auch gewisse Klauseln der Standard-Charter, die bei einer der Parteien Bedenken erregen. So sehen viele Standard-Chartern, deren Zustandekommen gerade in eine Periode wirtschaftlicher Vormachtstellung der Reeder gegenüber den Befrachtern fällt, vor, daß die Ernennung des Maklers oder Agenten im Lösch- oder Ladehafen Sache des Reeders bezw. des Schiffers ist: In every case the owner shall appoint his own broker or agent both at the port of loading and at the port of discharge.[1]) Diese dem Befrachter ungünstige Bestimmung wird daher in vielen Charterpartien abgeändert und das Wort „owner" durch „charterer" ersetzt.[2]) Umgekehrt sehen vielfach andere Standardchartern die Zahlung eines sogen. despatch money (Eilgeld) durch die Reederei an die Befrachter für nichtbenutzte Zeit zum Laden oder Löschen vor, wogegen die Reeder sich naturgemäß sträuben.[3]) Schließlich scheinen aber doch alle Schwierigkeiten beseitigt zu sein; schon hat sich der Schiffsmakler telegraphisch Abschlußvollmacht von seinem Auftraggeber geholt, da macht die andere Partei neue Wünsche geltend, die den Abschluß des Geschäfts in Frage stellen. Neue Verhandlungen müssen aufgenommen werden, neue Telegramme werden gewechselt und schließlich — macht ein Konkurrenzmakler

---

[1]) Gencon-Charter, Z. 14.

[2]) Diese Abänderung widerspricht eigentlich dem Sinn der Standard-Charter und den bei der Schaffung derselben getroffenen Vereinbarungen. Die innerhalb der Reeder herrschende Uneinigkeit begünstigt dies jedoch.

[3]) Wortlaut einer solchen Klausel: owners to pay charterers despatch money at the rate of £ 12,10 per day and pro rata for all time saved in loading only.

womöglich das Geschäft, denn in der Regel gibt der Verlader seine Order nicht einem, sondern mehreren Maklern auf, die jeder wiederum mit einer Anzahl von Reedern in Verbindung stehen.

Es kommt jedoch auch häufig vor, daß der Schiffsmakler die geäußerten Wünsche, wenn sie ihm geringfügig erscheinen, akzeptiert und abschließt, ohne vorher mit seiner Partei Rücksprache genommen zu haben in der Annahme, daß die von ihm unter Überschreitung seiner Vollmacht getroffenen Nebenabreden die nachträgliche Billigung und Genehmigung derselben finden. Doch ist hier für den Schiffsmakler Vorsicht am Platze. Weigert sich die Partei nämlich, die Genehmigung zu erteilen, so gilt nicht nur die Nebenabrede als von Anfang an unwirksam (§ 177 B. G. B.), sondern regelmäßig wird auch der ganze Chartervertrag von dieser Unwirksamkeit betroffen werden (§ 139 B. G. B.). Denn auch nur bei einer geringfügigen Überschreitung der Abschlußvollmacht seitens des Schiffsmaklers liegt Vertretung ohne Vertretungsmacht vor. Letzterer ist daher ferner gegebenenfalls gemäß § 179 Abs. 1 B. G. B. als falsus procurator dem anderen Teile nach dessen Wahl zur Erfüllung oder zum Schadensersatz verpflichtet. [1]) Allerdings darf hierbei nicht außer Acht gelassen werden, daß es an manchen Orten möglicherweise einen nach § 346 H. G. B. beachtlichen Handelsbrauch gibt, der dem Schiffsmakler gestattet, über Nebenabreden im Chartervertrage mit der Gegenpartei selbständig Vereinbarungen zu treffen mit bindender Wirkung für den Auftraggeber. [2]) Für Bremen läßt sich jedoch ein solcher Handelsbrauch nicht nachweisen.

Das Hans. O. L. G. ist hier sogar noch einen Schritt weitergegangen, indem es vor nicht langer Zeit [3]) ausgesprochen hat, daß Erklärungen eines Schiffsmaklers, auch wenn dieser ohne Abschlußvollmacht handele, unter Umständen für seinen Auftraggeber Verbindlichkeit begründen könne. Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Kläger hatte durch Vermittlung eines Schiffsmaklers von den Beklagten einen Dampfer für eine Reise gechartert. Die Charterpartie enthielt eine Klausel, über deren Auslegung Zweifel entstehen konnten: es handelte sich nämlich darum, ob unter allen Umständen und zu jeder Zeit vom Schiff die Mannschaft für das Bedienen der Dampfwinden beim Laden und Löschen zu stellen sei. Der Kapitän hatte sich jedenfalls geweigert, zur Nachtzeit Windenleute zu stellen. Die Beklagten als Reeder wurden darauf vom Kläger auf Ersatz der Mehraufwendungen in Anspruch genommen.

---

[1]) Staub Anhang zu § 58, Anm. 118 und 125.
[2]) R. G. in H. R. Z. 1920, S. 95.
[3]) H. R. G. Z. 1929. Sp. 531.

Sie wandten gegen die Klage ein, daß sie mit dem Schiffsmakler, der den Vertrag vermittelt habe, hinsichtlich der Auslegung der Klausel eine Vereinbarung getroffen hätten, die den Kapitän zu seiner Weigerung berechtigt habe. In der Beweisaufnahme stellte sich die Richtigkeit dieser Darstellung heraus, sowie ferner, daß der Schiffsmakler der Klägerin, seiner Auftraggeberin, keinerlei Mitteilung hiervon gemacht hatte. Allerdings war der Schiffsmakler nicht auch Vertreter, also Abschlußbevollmächtigter des Klägers, die Vereinbarung ist auch nicht unmittelbar Vertragsinhalt geworden. Der Kläger hat die Charterpartie vielmehr selbst unterzeichnet.

Die Klage wurde abgewiesen. Das H. O. L. G. ging dabei von dem bekannten in ständiger Rechtsprechung des R. G. entwickelten Satze aus, daß der Geschäftsherr den von einem Agenten vermittelten Auftrag so gegen sich gelten lassen müsse, wie er nach den mit dem Agenten gepflogenen Verhandlungen nur gemeint sein könne, auch wenn der Agent nicht abgeschlossen hätte oder keine Vollmacht zum Abschluß gehabt hätte. Es fährt dann fort, es liege zwar kein Anlaß vor, die über den Agenten entwickelten Grundsätze auch auf den Makler auszudehnen, aber in besonderen Fällen könne die Stellung des letzteren hinsichtlich der Bindung des Geschäftsherrn an seine Erklärung der Gegenseite gegenüber durchaus der Stellung des letzteren entsprechen. Das Urteil begründet diesen Satz damit, daß der Grund für eine solche Bindung, der beim Agenten nicht nur in dem ständigen Betrautsein, sondern auch in dem dadurch nach außen sich kund tuenden Vertrauensverhältnis liege, auch bei jeder Hilfsperson, der man sich gelegentlich bei der Vorbereitung eines Geschäfts bediene, zutreffen könne. „Auch in der Erteilung eines vereinzelten Auftrages zu einer Vermittlung oder zur Vorbereitung eines Geschäfts kann dem Dritten gegenüber die Einräumung einer Stellung liegen, bei der Treu und Glauben gebieten, die Erklärungen, die der Beauftragte abgibt oder empfängt, nicht zu verleugnen." Insbesondere müsse dies gelten, wenn es sich um einen Schiffsmakler oder Schiffahrtssachverständigen handele, der mit der Charterung eines Dampfers betraut sei.

Dieser Gedankengang mag für einen einzelnen Fall seine Berechtigung haben. Das ist offenbar auch die Ansicht des O. L. G. selbst, wenn es am Schluß der Urteilsbegründung [1]) seine Ausführungen noch einmal dahin zusammenfaßt: „nach den *besonderen* Verhältnissen des Falles" gelte für die Nord. Sch. A. G. — dies ist der Name des Maklers — dasselbe, was das R. G. ganz *allgemein* für den Versicherungsagenten ausgeführt habe. Es ist jedoch nicht

[1]) Sp. 535 a. a. O.

angängig, diesen Satz grundsätzlich auf das Verhältnis zwischen Schiffsmakler und Auftraggeber anzuwenden und damit zu verallgemeinern. Dieses Verhältnis nämlich ist keineswegs in jedem Falle ein so enges, als daß in der Erteilung eines Auftrages die Einräumung einer besonderen Vertrauensstellung erblickt werden kann. Handelt es sich doch nicht selten um einen weitentfernten (ausländischen) Auftraggeber, der zudem nicht einen, sondern mehrere Schiffsmakler mit der Vermittlung der Charterpartie beauftragt. Vielmehr gilt auch hier dasselbe wie für den sogen. Gelegenheitsagenten, [1]) der aber der richtigen Anschauung nach [2]) nicht Agent sondern Mäkler ist, und auf den daher die Vorschriften und Rechtssätze über den Handlungsagenten nur in Einzelfällen zur entsprechenden Anwendung gelangen dürfen.

Selbstverständlich gilt das hier über die Überschreitung der Vollmacht im Zusammenhang mit der Vermittlung von Chartervertrágen Gesagte für jede vermittelnde Tätigkeit des Schiffsmaklers. Entsteht hierbei ebenfalls dem Auftraggeber des Schiffsmaklers ein Schaden, so trifft diesen regelmäßig auch jenem gegenüber eine Schadensersatzpflicht aus dem Gesichtspunkt der vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung des ihm erteilten Maklerauftrages oder dem des § 98 H. G. B.[3]).

Daß — wie oben unterstellt — die Parteien, Ver- und Befrachter (Reeder und Charter) sich des Schiffsmaklers nicht nur zur Vermittlung sondern auch zum Abschluß der Chartervertrage bedienen, ist in der Praxis nicht selten[4]), insbesondere dann, wenn sie ihren Geschäftssitz in grötzerer Entfernung voneinander haben. Dadurch ändert sich jedoch an seiner Eigenschaft als Handelsmakler selbstverständlich nichts. Bei der Unterschrift in der Charterpartie bringt er seine Eigenschaft als Vertreter durch einen entsprechenden Zusatz zum Ausdruck, etwa:

By authority of the owner ⟨of the charterer⟩
B. u. Co.
ppa . . . . . .
as brokers ⟨agents⟩ only.

Es kommt aber auch manchmal vor, daß der Schiffsmakler bei Vertragsabschluß nicht nur als Vertreter seines Auftraggebers sondern auch der Gegenpartei tätig wird. Dann liegt ein Fall des § 181 B. G. B. vor. Der Schiffsmakler bedarf also in solchen und ähnlichen Fällen des Einverständnisses seines Auftraggebers[5]). Die Unterschrift des Schiffsmaklers in der Charter-Party hat dann folgenden Zusatz:

---

[1]) Düringer — Hachenberg — Hoeniger, S. 672 ff.
[2]) Staub § 84, Anm. 7.
[3]) H. R. Z. 1919 S. 236., R. G. Zivils. Bd. 97, S. 215 ff.
[4]) Wüstendörfer, S. 73.
[5]) R. G. in Hans. R. Z. 1920, S. 95 = R. G. Ziv. Bd. 97, S. 215 ff., Hans. R. Z. 1924, Spalte 102.

By authority of the owner and of the charterer
B. u. C. . . . . .
pp . . . .
as Brokers.

oder einfach: Für Befrachter und Verfrachter,
oder: Im Auftrage beider Parteien.

Da zudem in vielen Charterpartien die Verfrachter (Reeder) und Befrachter nicht in eigener Person genannt werden, sondern deren Agenten und Schiffsmakler, so kann es bisweilen vorkommen, daß der Kopf einer solchen Charter folgenden Wortlaut hat:

It is this day mutually agreed between Messrs.
B. u. Co. as agents for owners of the good steamer. . .
and Messrs B. u. Co. as agents for charteres that
the said vessel shall proceed. . . . .

Es bedarf wohl kaum einer Erwähnung, daß bei der Vermittlung von Chartervertrágen von einer Anfertigung und Zustellung von Schlußnoten (§ 94 H. G. B.) seitens des Schiffsmaklers an die Parteien im allgemeinen und von Einzelfällen[1]) abgesehen nicht mehr Gebrauch gemacht wird, da die Sicherung des Beweises für das abgeschlossene Geschäft bereits durch die Errichtung der Charterpartie (§ 557 H. G. B.) erfüllt wird[2]). Bedient sich aber der Schiffsmakler einer Aufgabeklausel, so findet, auch wenn eine Schlußnote nicht ausgestellt worden ist, § 95 H. G. B. Anwendung[3]). In der Praxis aber dürfte dieser Fall wegen des damit für den Schiffsmakler verbundenen Risikos kaum vorkommen.

§ 3.

Die Courtage.

Nun sollte man annehmen, daß der Schiffsmakler für diese gewiß nicht mühelose Tätigkeit eine reichliche bemessene Courtage erhält (engl: brokerage). Dies ist jedoch durchweg nicht der Fall. In der Regel beträgt die Courtage, wenn der Schiffsmakler den Chartervertrag direkt schließt, nicht mehr als $2^1/_2$ Prozent. Wenn mehrere Schiffsmakler bei einem Abschluß beteiligt sind und sich in den Betrag teilen

[1]) So dann, wenn die getroffene Vereinbarung möglichst schnell schriftlich festgehalten werden soll, da die Anfertigung der Charterpartie im Ausland geschieht und längere Zeit in Anspruch nehmen würde. Abgesehen davon kommt es aber auch vor, daß die Schlußnote anstelle der Charterpartie tritt. So benutzen die norw. und dänischen Zementfabriken regelmäßig auch bei Verschiffung größerer Ladungen nur Schlußnoten, zu denen dann noch das Konossement hinzukommt.
[2]) Hans. R. u. Ger. Zeitung B. 1930, Spalte 163.
[3]) Pappenheim, S. 114, Düringer — Hachenberg — Hoeniger § 95, Anm. 15, S. 734.

müssen, wird ein entsprechend höherer Betrag, selten aber mehr als 5 Prozent der Fracht, bezahlt.

In den meisten Fällen pflegt die Festsetzung der Courtage direkt in den Charterpartien zu geschehen; die meisten Standardchartern enthalten bereits eine diesbezügliche Bestimmung, z. B.

> . . . . . Prozent Befrachtungsgebühr von der Bruttofracht und Fehlfracht ist fällig bei der Erfüllung dieses Frachtvertrages und zahlbar an . . . . . .
>
> 5% Commission on all freight und demurage is due to Gebr. Specht, ship brokers, Bremen, and others, vessel lost or not last, by the ship and owners on consignement of this Charter-Party.

Ist dagegen ausnahmsweise in der Charterpartie eine Bestimmung über die Höhe der Courtage unterblieben, so richtet sich diese gemäß § 653 B. G. B. in Bremen nach den Sätzen der Bremer Mäkler-Gebührentaxe[1]). Ganz vereinzelt kommt es auch vor, daß die Courtage nicht in Form eines festen Prozentsatzes der Fracht (siehe Beispiele) sondern derart festgesetzt wird, daß die Reederei dem Schiffsmakler einen bestimmten Anteil an der Fracht, z. B. 3 sh. für die Tonne bei einer Frachtrate von 20 sh. zu vergüten hat. In einem solchen Falle hat die Rechtsprechung des Hans. Oberlandesgerichts und des Reichsgerichts übereinstimmend mit Recht angenommen[2]), daß bei der Höhe dieser Vergütung auf einen dahingehenden Parteiwillen zu schließen ist, daß die Courtage nicht als Abschlußprovision sondern als Gewinn- und Risikobeteiligung des Schiffsmaklers in Form einer Überfracht oder doch als ein durch den Geschäftserfolg (Eingang der vollen Fracht) bedingtes Maklerlohnversprechen ohne Anspruch auf Aufwendungen im Falle des Verlustgeschäfts oder bei Nichteintritt eines Geschäftserfolges vorgesehen war.

Als Mäklerlohn gilt die Courtage schon mit dem Zustandekommen des vermittelnden Frachtvertrages verdient. Dies folgt aus § 652 Abs. 1 Satz 1 B. G. B., der mangels Sonderbestimmung des H. G. B. auch hinsichtlich der Handelsmäkler Platz greift. Zahlungsverpflichteter ist im Gegensatz zu der gesetzlichen Regelung im § 99 H. G. B. nach einem fast überall gleichlautenden Ortsgebrauch der Verfrachter. So enthalten denn auch die meisten Standardchartern, indem sie damit einer alten Übung folgen, die Bestimmung, daß die Courtage bei Unterzeichnung der Charterpartie fällig und vom Verfrachter zu zahlen

---

[1]) Brem. Gesetzbl. 1904, S. 9.
[2]) Hans. Rechts- u. Ger. Zeitschrift B., 1929, Spalte 262.

ist. Eine solche Klausel muß sogar dann als eine die gesetzliche Regelung des § 652 Abs. 1 Satz 2 B. G. B. ausschließende Parteivereinbarung angesehen werden, wenn der Chartervertrag im übrigen Gegenstand einer solchen aufschiebenden Bedingung ist, deren Eintritt von dem freien Willensentschluß der Beteiligten völlig unabhängig ist (sogen. kasuelle Bedingung), z. B. die Charterpartie bedarf aus wirtschaftspolitischen Gründen der Genehmigung einer Behörde. Einem Schiffsmakler kann nämlich keine Vermittlung zugemutet werden, deren Vergütung von Bedingungen abhängig ist, auf die weder dieser noch seine Auftraggeber Einfluß haben. Eine solche Regelung wäre daher durchaus unkaufmännisch[1]). Bezahlt wird allerdings die Courtage vom Verfrachter regelmäßig erst dann, wenn dieser die Fracht in Händen hat, also nach beendeter Reise; an der Fälligkeit der Courtage vermag dieser Umstand jedoch nichts zu ändern. Daher bleibt im Zweifel, auch wenn der Frachtvertrag nicht zur Ausführung kommen sollte, der Anspruch des Schiffsmaklers auf Zahlung der Courtage bestehen[2]) und wenn in solchen Fällen viele Schiffsmakler aus Kulanz oder in der Hoffnung auf weitere Geschäfte auf ihre Courtagen verzichten, so darf hierauf noch nicht auf eine gegenteilige feste Verkehrssitte geschlossen werden. Anders ist die Rechtslage jedoch dann, wenn die Charterpartie bestimmt, daß die Courtage des Schiffsmaklers erst nach Erfüllung des Frachtvertrages fällig sei, d. h. nach Entlöschung der Ladung am Bestimmungsort. Hierin ist eine die gesetzliche Regel des § 652 Abs. 1 Satz 1 B. G. B. ausschließende Parteivereinbarung zu erblicken, die den Anspruch des Schiffsmaklers auf Courtage sowohl dann in Wegfall kommen läßt, wenn das Schiff verloren geht, als auch dann, wenn der Frachtvertrag aus einem anderen Grunde nicht zur Ausführung gelangt. Für Fälle der letzteren Art findet sich jedoch in solchen Standardchartern, die die Zahlung der Courtage erst nach Erfüllung des Frachtvertrages vorsehen, zu Gunsten des Schiffsmaklers vielfach eine Sonderklausel folgenden Inhalts:

> „In case of non execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by owners to the brokers as indemnity for the latters expenses and work“[3]),

wodurch dem Schiffsmakler wenigstens ein Teil der Courtage garantiert wird.

Schließlich entsteht dann überhaupt kein Anspruch eines Schiffsmaklers auf Zahlung der Courtage, wenn der durch dessen Vermittlung

---

[1]) Hanf. Gez. 3. 1922, S. 48.
[2]) Schaps, S. 297, Anm. 7.
[3]) Ziffer 15 Uniform Charter of Baltic and Whitesea Conference.

zustande gekommene Vertrag gegen die guten Sitten verstößt (§ 138 B. G. B.), z. B. das gecharterte Schiff soll zu Schmuggelzwecken (auch im Auslande) benutzt werden. In solchen Fällen sind ebenso wie die Chartervertäge selbst auch diejenigen Verträge nichtig, die abgeschlossen wurden, um den unsittlichen Zweck zu ermöglichen oder zu erleichtern. Dazu gehören aber in erster Linie die Maklerverträge. Selbstverständlich muß dem Schiffsmakler der unsittliche Zweck des von ihm vermittelten Chartervertrages bekannt gewesen sein, was er in den meisten Fällen nicht bestreiten kann, da die Chartervertäge eindeutige Hinweise über die Verwendung des Schiffes zu enthalten pflegen[1]).

Bei größeren Objekten mag die verdiente Courtage zwar die angewandte Mühe und Arbeit lohnen, bei kleineren dagegen steht sie in keinem angemessenen Verhältnis dazu, dies umsoweniger, als der Schiffsmakler gemäß § 652 Abs. 2 B. G. B. Ersatz für seine manchmal durch die Benutzung von Telegraph und Telephon recht erheblich angewachsenen Auslagen nur dann von seinem Auftraggeber fordern kann, wenn er mit diesem eine besondere Vereinbarung hierüber getroffen hat[2]). Allerdings ist eine gewisse Ausgleichsmöglichkeit dadurch vorhanden, daß in vielen Fällen derjenige Schiffsmakler, der die Charter-Party vermittelt und zum Abschluß bringt, darin für sich ausbedingen kann, daß die Klarierung des Schiffes, falls es zum Laden oder Löschen nach Bremen kommt, ihm übertragen wird.

§ 4.

Die Vermittlung der Stückgüterverträge.

Auch die Vermittlung von Stückgüterverträgen gehört in den Kreis der in diesem Abschnitt zu besprechenden Tätigkeiten des Schiffsmaklers. Sie ist aber schon in der Vorkriegszeit, wie oben dargelegt[3]), stark in den Hintergrund getreten. Es ist daher auch nicht richtig, wenn gesagt wird[4]), daß gerade auf diesem Gebiete hinsichtlich der vermittelnden Tätigkeit des Schiffsmaklers dessen eigentliche Domäne liege. Der Befrachter (Spediteur), der heute bei einem Schiffsmakler wegen Frachten anfragt oder eine Partie Stückgüter zur Verladung in der Linienfahrt nach einem bestimmten Hafen anmeldet, sieht im Schiffsmakler nicht mehr den Vermittler der Frachten, sondern das

[1]) Hans. O. L. G. in Hans. R. Z. 1925, Spalte 51, Spalte 162; L. G. Hamburg, Hans. R. Z. 1926, Spalte 377.
[2]) Für den früheren Rechtszustand vergl. Hamb. Handelsger. Zeitung 1872, S. 149.
[3]) Vergl. Abschnitt I S. 17.
[4]) Hasselmann, S. 42.

Frachtenkontor, den verlängerten Arm des Reeders, dessen Interessen er wahrnimmt. Für eine vermittelnde Tätigkeit ist heute nur beim Abschluß von Dauerfrachtverträgen[1]) oder dann Raum, wenn der Befrachter Güter zur Verschiffung bringen will, für deren Transport er eine Sonderrate erzielen will oder für die im Frachtentarif eine Rate noch nicht vorgesehen ist, sodaß es über die Rate einer Vereinbarung zwischen Befrachter und Verfrachter bedarf.

Dabei ist jedoch zu beachten, daß diese Art von vermittelnder Tätigkeit zumeist nicht mehr als maklerische im Sinne der §§ 93 ff. H. G. B. angesehen werden kann. Vielmehr verkörpert der Schiffsmakler hierbei bereits den Rechtstypus des Agenten (§ 84 ff. H. G. B.), da er ja als Vertreter einer Linienreederei ständig mit der Vermittlung und dem Abschluß von Stückgüterfrachtverträgen betraut ist.

Am Schlusse dieses Abschnitts mag noch die folgende hier wiedergegebene Frachtvertragsabschlußbestätigung eines Schiffsmaklers die obigen Ausführungen ergänzen:

Bremen, den . . . . . 1932.

Firma

X. Y.

Frachtabschlußbestätigung Nr. . . . . .

Hierdurch bestätigen wir, mit Ihnen zu den Konossementsbedingungen der D. L. L., die Gegenstand des Frachtabschlusses sind, folgenden Transport festgebucht zu haben:

62 Tonnen = 56 cbm. eiserner Streckmasten bis 60 m lang
von Bord Seedampfer „Bremen",
bis Bord Seedampfer „Haidar Pasah".

Frachtrate: netto sh. 15 per 1000 kg.
Verladen auf Deck; Verschiffung bei
nächster Gelegenheit.

Böning & Co.
ppa. (Unterschrift).

[1]) Vergl. Abschnitt I S. 18.

III. Abschnitt.

Der Schiffsmakler als Hilfsperson und rechtsgeschäftlicher Vertreter des Schiffers oder Reeders.

A. Allgemeiner Überblick.

Wenn wir in dem letzten Paragraphen des vorigen Abschnitts, der an sich der rein vermittelnden Tätigkeit des Schiffsmaklers gewidmet war, hatten feststellen müssen, daß der Schiffsmakler in Ausübung dieser vermittelnden Tätigkeit vielfach garnicht mehr den Rechtstypus eines Handelsmäklers, sondern den eines Handelsagenten — beides verstanden im Sinne unseres geltenden H. G. B. — verkörpert, so waren wir im Verlauf dieser Darstellung fast unmerklich in jenes andere Gebiet aus dem Bereiche seiner Tätigkeit hinübergeglitten, nämlich in jenen Kreis von Tätigkeiten, die man nicht mit Unrecht als juristische und technische Hilfstätigkeit im Dienste des Reeders bezeichnen kann[1]). Auch dieser Tätigkeitszweig, der heute den Schwerpunkt der Tätigkeit der Schiffsmakler überhaupt darstellt, hat, wie bereits im I. Abschnitt dieser Arbeit dargelegt, in Bremen eine über 100 Jahre dauernde Entwicklung durchgemacht.

Nun weisen die zahlreichen zwischen Schiffsmaklern und Reedern getroffenen Vereinbarungen mannigfache Verschiedenheiten auf, und es ist daher auch selbstverständlich, daß die Gestaltung dieser Hilfstätigkeit des Schiffsmaklers im einzelnen stark von einander abweichende Züge tragen kann. Dennoch aber erscheint es, schon um den Überblick zu erleichtern, nicht ungerechtfertigt, den Versuch zu machen, durch Aufteilung des gesamten hier zur Erörterung stehenden Tätigkeitsbereichs in zwei große Abschnitte diese zu systematisieren. Und zwar hat diese Teilung unter demselben Gesichtspunkt zu erfolgen, der auch sonst in dieser Arbeit schon angewandt worden ist, nämlich danach, ob die Tätigkeit des Schiffsmaklers nur eine vorübergehende oder eine dauernde ist. Auch hier ist die historische Entwicklung wiederum wegweisend. Demnach unterscheiden wir voneinander:

a) die nur vorübergehend von Fall zu Fall erfolgende Klarierung fremder, zumeist in wilder Fahrt beschäftigter Schiffe,
und
b) das dauernde Leisten von Hilfsdiensten als Agent oder sonstiger rechtsgeschäftlicher Vertreter des Reeders.

---

[1]) Hasselmann, S. 43.

Man muß sich jedoch hierbei vor Augen halten, daß eine klare Abgrenzung der beiden großen Gruppen eben aus dem Grunde nicht möglich ist, weil die Zahl der einzelnen Erscheinungsformen weit größer ist und es daher Zwischenformen gibt, die bei der hier versuchten Teilung und Abgrenzung keine Berücksichtigung finden konnten. Es sei in diesem Zusammenhange nur der eine Fall erwähnt, daß eine auswärtige Trampreederei einem Bremer Schiffsmakler generell ein für alle Mal die Klarierung ihrer sämtlichen auf Bremen fahrenden Schiffe überträgt.

Nach dem im ersten Abschnitt Gesagten ist es selbstverständlich, daß die hier unter b) zusammengefaßte Tätigkeitsgruppe durchweg einen größeren Raum innerhalb des Geschäftsbetriebes des einzelnen Schiffsmaklers einnimmt als die unter a). Dafür gestattet erstere aber auch weiter eine Gliederung in zwei Unterabschnitte, nämlich 1. in die Tätigkeit im Dienste einer heimischen, und 2. die Agenturtätigkeit im Dienste einer auswärtigen Reederei. Diese Vornahme einer weiteren Unterteilung entspringt der Erwägung, daß das Verhältnis zwischen dem Schiffsmakler und der einheimischen Reederei, die diesem nur einen Teil ihrer Reederei-Geschäfte übertragen hat, natürlich ein ganz anderes ist als das zwischen ihm und einer auswärtigen, deren sämtliche Interessen im deutschen Hafen er wahrzunehmen hat. Und man kann daher mit Recht sagen, daß ein Schiffsmakler, dem die Agentur einer auswärtigen Reederei anvertraut ist, Dritten gegenüber gleichsam die Stellung dieses auswärtigen Reeders einnimmt und sich auch innerlich fast wie ein solcher fühlt.

Es mag sodann an dieser Stelle noch einmal betont werden, daß die hier vorgenommene Teilung keinesfalls eine Abgrenzung nach der rechtlichen Seite hin bedeuten soll, sondern nur den Versuch darstellt, nach der tatsächlichen Seite hin eine Abgrenzung zu finden.

B. Das Klarieren von Schiffen.

§ 1.

Vertragsabschluß.

Es ergibt sich nun gewissermaßen von selbst, daß wir mit der Behandlung und Darstellung der in Bremen als Ein- und Ausklarieren eines Schiffes bezeichneten Tätigkeit des Schiffsmaklers beginnen. Was zunächst die allgemeine Charakteristik des Vertrages anbetrifft, durch den ein Schiffsmakler mit dem Klarieren eines bestimmten Schiffes beauftragt wird, so handelt es sich hierbei in der Regel um einen Dienst- oder Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat (§ 675 B. G. B.). Möglich ist natürlich auch, daß

ein unentgeltlicher Auftrag im Sinne des § 622 B. G. B. vorliegt, dem genehmigte auftragloſe Beſchäftigung gleichſteht[1]). Da zumeiſt ein Werkvertrag im Sinne des § 675 B. G. B. zu Grunde liegen wird, dürfte jederzeitige friſtloſe Kündigung gemäß § 649 B. G. B. geſtattet ſein, d. h. der Auftrag, ein beſtimmtes Schiff zu klarieren, kann jeder Zeit wieder entzogen werden[2]). Doch wird dies in der Praxis kaum vorkommen, da ja der Auftraggeber dem Schiffsmakler gemäß § 649 Satz II B. G. B. die Vergütung entrichten müßte.

Die Erteilnng des Auftrages, für ein beſtimmtes Schiff die Klarierung zu beſorgen oder als Makler für dasſelbe tätig zu werden, kann in jeder zuläſſigen Weiſe erfolgen und zwar geſchieht ſie meiſt durch den Kapitän im Rahmen ſeiner Befugniſſe (§ 526 ff. H. G. B.), vielfach durch konkludente Handlung[3]), wobei jedoch zu beachten iſt, daß auch Willenserklärungen durch konkludente Handlungen, ſoweit ſie einer anderen Perſon gegenüber abzugeben ſind, erſt dann wirkſam werden, wenn ſie dieſer anderen Perſon zugegangen ſind, d. h., wenn dieſe von den betreffenden Handlungen Kenntnis erlangt hat.[4]) Es genügt jedoch, wie dies meiſt geſchieht, wenn der Kapitän dem Schiffsmakler die Schiffspapiere aushändigt[5]), ohne mit ihm auch nur ein Wort darüber zu ſprechen, daß er ihn als Makler annehme, und der Schiffsmakler dieſelben entgegen nimmt. Hinſichtlich der Annahmeerklärung des Schiffsmaklers ſei ſodann auf die §§ 151 B. G. B. und 362 Abſ. 1 H. G. B.[6]) hingewieſen.

Nun iſt ſchon im vorigen Abſchnitt die Rede davon geweſen (S. 35), daß der Schiffsmakler der eine Charterpartie vermittelt und ſchließt, Gelegenheit hat, die Aufnahme einer Beſtimmung darin zu erreichen, die ihm die Klarierung des Schiffes für den Fall, daß es zum Löſchen oder Laden nach Bremen kommt, zuſichert. Das läßt darauf ſchließen, daß bereits in den Charterpartien Beſtimmungen darüber getroffen werden, an welchen Schiffsmakler der Kapitän zwecks Vornahme der Klarierungsgeſchäfte ſich in den von ſeinem Schiffe angelaufenen Häfen zu wenden hat. Und in der Tat enthalten die meiſten Standardchartern diesbezügliche Klauſeln[7]).

Zu Illuſtrierung ſeien daher zunächſt einige Beiſpiele derartiger Klauſeln aus Charterpartien wiedergegeben:

---

[1]) Schaps, S. 295, Anm. 2, Brandis, S. 76.
[2]) Wagner, Handbuch des Seerechts, I. Bd., S. 71, Schaps a. a. O.
[3]) Handelsgericht Hamburg; Ulrich, Sammlung von ſeerechtl. Erkenntniſſen, No. 20, 62; von Dr. Nathan redig. (älter. Ger. Z.) 1863, S. 75, Hanſ. Ger. Z., Hptbl. 70,208.
[4]) Vergl. als Beiſpiel: Hanſ. Ger. Z., Hptbl. 1904, S. 7.
[5]) R. G. Bd. 58, S. 151; O. L. G. Roſtock, Seuff. Arch. 65, S. 75.
[6]) Haſſelmann, S. 23.
[7]) Vergl. hierzu auch die Ausführungen auf Seite 30 ff.

„Im Lade- und Löschhafen ist der Dampfer abzufertigen durch den Makler des Befrachters gegen Zahlung der ortsüblichen Gebühr."

„In every case the owner shall apoint his own agent er broker at the port of loading and at the port of sischarge".

„Der Dampfer ist zu klarieren durch Gebrüder Specht oder deren Agenten in allen Lösch- oder Ladehäfen bei einer Strafe von RM. 200.— in jedem Nichtbefolgungsfalle".

„In Bremen ist der Dampfer durch die Schiffsmaklerfirma Böning & Co. zu gewöhnlichen Bedingungen zu klarieren".

„In Bremen steamer to clear with Messrs. Böning & Co.".

„Der Kapitän ist verpflichtet, sich mit seinem Schiff zur Klarierung sowie zur Besorgung aller Angelegenheiten an die Schiffsmakler Böning & Co. zu wenden".

Es leuchtet ein, daß bei den ersten beiden Beispielen, bei denen die Person des Schiffsmaklers in der Charterpartie namentlich nach garnicht aufgeführt wird, von einer „Beauftragung" eines solchen jedenfalls nicht die Rede sein kann. Aber auch hinsichtlich der übrigen Beispiele ist die Sachlage keine andere. Auch hier handelt es sich lediglich um ein „pactum de mandando", einen Vorvertrag, der den festen Vertragsabschluß, der erst durch den Kapitän bei Ankunft des Schiffes getätigt werden soll, vorausgeht[1]). Das bedeutet also: Der Schiffsmakler ist auf Grund einer derartigen Bestimmung in der Charterpartie noch nicht berechtigt, für das den Gegenstand derselben darstellende Schiff Rechtshandlungen vorzunehmen. Dies darf er vielmehr erst dann, wenn der Kapitän ihn vor Eintreffen auf drahtlosem Wege oder nach Eintreffen mit dem Auftrage wirklich betraut hat[2]). Ebenso liegt in Mitteilung des Reeders oder des Charterers an einen Schiffsmakler, ein bestimmtes Schiff werde bei ihm klarieren, oder er werde ersucht, die Klarierung eines bestimmten Schiffes, dessen Kapitän sich bei ihm melden werde, zu besorgen, in der Regel nicht die Erteilung des Auftrages, sondern es handelt sich hierbei zumeist nur um eine Adressierung des Schiffes, allenfalls auch um ein „pactum de mandando"[3]). Auch hier ist der bindende Abschluß in die Hand des Kapitäns gelegt, der dabei natürlich nur seiner Anweisung Folge leistet

[1]) Schaps, S. 295, Anm. 5, Brandis I, S. 76.
[2]) Wagner, S. 271, Boyens Bd. I, S. 316.
[3]) O. L. G. Rostock, in Seuff. Arch. S. 65, 75.

und nicht auf Grund eigener Wahl den Auftrag erteilt[1]). Des weiteren muß dasselbe auch dann gelten, wenn der Schiffer selbst sich gegenüber dem Schiffsmakler verpflichtet, demnächst seine Dienste in Anspruch zu nehmen[2]), und schließlich sogar dann, wenn der Schiffsmakler der Charter-Partie hinsichtlich einer solchen Klausel als Mitvertragsschließer beitritt[3]).

Andererseits folgt aber aus alledem, daß ein vom Kapitän im Widerspruch zu einer (internen) Dienstanweisung einem andern Makler erteilter Auftrag durchaus rechtsgültig ist[4]).

Der innere Grund dafür, daß der Geschäftsverkehr in der Regel die Annahme eines Schiffsmaklers, also die endgültige Erteilung des Auftrages, die Klarierung für ein Schiff zu besorgen, dem Kapitän überlassen wissen will, liegt wohl darin, daß der Schiffsmakler immer — auch heute noch — als Hilfsperson oder Substitut des Kapitäns gilt, dem er einen Teil seiner Geschäfte im fremden Hafen abnehmen soll. Eine andere Frage ist jedoch die: Erwächst für den Schiffsmakler aus diesem Vorvertrage, der sich juristisch zumeist als Vertrag zu Gunsten eines Dritten darstellt, bereits ein Anspruch auf Übertragung der ihm darin zugesagten Funktionen? Die ältere Gerichtspraxis glaubte dies verneinen zu müssen[5]) mit der Begründung, daß der Schiffsmakler, um aus der Charterpartie Rechte herleiten zu können, derselben hätte beitreten, „dem Befrachtungskontrakte konkurrieren" müssen. In späterer Zeit bis zur Einführung des B. G. B. war die Rechtsprechung in dieser Frage nicht ganz einheitlich, teils billigte sie dem Schiffsmakler einen direkten Anspruch in Übereinstimmung mit der Rechtslehre[6]) bedingungslos zu[7]), teils läßt sie es dahin gestellt[8]). Nachdem im geltenden Recht des B. G. B. im § 328 ff. ausdrücklich besondere Bestimmungen über Verträge zu Gunsten Dritter aufgenommen worden sind, ist die Frage ohne weiteres im bejahenden Sinne zu beantworten, denn der Zweck, der mit der Aufnahme der fraglichen Bestimmung in die Charter-Partie von den Parteien verfolgt wird, kann nur der sein, dem Schiffsmakler ein unmittelbares Recht daraus zu verleihen, und darauf kommt es bei der Ermittlung des Parteiwillens gemäß

---

[1]) R. G. Ziv. Bd. 58, S. 151.

[2]) Hermann und Hirsch, No. 106, S. 443.

[3]) So § 21 des „Frachtvertrages deutsch. Küstenschiffer" (Standard-Charter), Wagner, S. 271.

[4]) Hermann und Hirsch No. 106, S. 443.

[5]) Ulrich, Sammlung von seerechtl. Erkenntnissen, No. 57, Seebohm, Samml. seer. Erk. No. 103, S. 309; Nathan, No. 63, S. 65.

[6]) Wagner, S. 271.

[7]) Hans. Ger. Z, Hpbl 1897, No. 38, S. 84, 1892, No. 29, S. 91; den bei Schaps, S. 296, Anm. 6 und Hasselmann, S. 25 cit. Entsch. d. H. u. H. No. 19, S. 95 u. No. 106, S. 443 liegt ein ähnlicher Sachverhalt zu Grunde.

[8]) Hans. G. Z., Hptbl. 1899, No. 21, S. 58, 1902, No. 26, S. 70.

§ 328 Abs. 1 in ganz besonderem Maße an[1]). Anders liegt die Sache natürlich dann, wenn eine der Parteien der Aufnahme der Klausel in die vom Makler geschlossene Charter-Partie sofort widerspricht, sobald ihr dieselbe zu Gesicht kommt[2]).

Infolgedessen macht sich der Kapitän, der im Gegensatz zu der ihm nach der Charter-Partie obliegenden Verpflichtung einen anderen Schiffsmakler mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte beauftragt, einer Verletzung des Vorvertrages schuldig, die ihn bzw. seinen Reeder dem davon betroffenen Schiffsmakler gegenüber zum Schadenersatz verpflichtet, und zwar hat letzterer entweder den Anspruch auf das Interesse oder auf die vereinbarte Konventionalstrafe[3]) (§ 340 B. G. B.), da Naturalrestitution so gut wie immer ausgeschlossen sein wird. Was die Höhe des zu ersetzenden Interesses anbetrifft, so umfaßt dieses den allgemeinen Grundsätzen über die Schadensersatzpflicht entsprechend in der Regel den vollen entgangenen Gewinn[4]) (§ 252 B. G. B.) und deckt sich demnach mit der dem Schiffsmakler zustehenden Klarierungsgebühr, zu der gegebenenfalls noch die für das Besorgen des Frachtinkassos dem Schiffsmakler zustehenden Bankkommission (Inkassoprovision) tritt.

In der Praxis spielt jedoch der gesamte im vorstehenden erörterte Fragenkomplex bei weitem nicht die Rolle wie zu Beginn des Jahrhunderts, wo die sogen. wilde Fahrt (Trampschiffahrt) noch einen weit größeren Raum einnahm als heute im Zeitalter der Linienschiffahrt. Ferner aber hat auch die Stellung des Kapitäns heute einen großen Teil ihrer früheren Selbständigkeit verloren, sodaß ein Kapitän kaum in der Lage ist, ohne zwingende Gründe von einer ihm zuteil gewordenen Dienstanweisung durch Annahme eines anderen Schiffsmaklers abzuweichen. Bezeichnend hierfür ist auch der Umstand, daß höchstrichterliche Entscheidungen, die Fragen aus dem hier bearbeiteten Gebiete betreffen, in den letzten zwanzig Jahren kaum noch ergangen sind.

§ 2.

Der Schiffsmakler zugleich als „charterers agent"; mögliche Interessenkollision.

Eine wesentlich andere rechtliche Bedeutung als den oben besprochenen Klauseln kommt dagegen den in manchen Charterpartien vorkommenden Adreßklauseln zu: „the vessel to be consigned to

---

[1]) Hasselmann, S. 25.
[2]) Hans. G. Z., Hptbl. 1902, No. 20, S. 70.
[3]) Siehe auch Hans. G. Z. Hptbl. 1897, No. 38, S. 84.
[4]) Brandis Bd. I, S. 76; über die frühere Hamburger Gerichtspraxis Hasselmann, S. 24.

charterers agent at port of discharge paying $^0/_0$ commission". Aus einer solchen Klausel erwächst dem „charteres agent" lediglich ein Anspruch auf eine Adreßkommission, nicht aber auch ein solcher auf Übertragung der Schiffsmaklerfunktion durch den Kapitän[1]). Vielmehr ist dem letzteren in diesen Fällen in der Auswahl desjenigen Schiffsmaklers, dem er die Klarierungsgeschäfte anvertrauen will, freie Hand gelassen, es sei denn, daß die Charter-Partie auch das Ernennungsrecht des Schiffmaklers dem „charterers agent" vorbehalten hat. In vielen Fällen ist der „charterers agent" (Schiffsmakleradressat) garnicht Schiffsmakler, sondern ein mit dem Charterer in Geschäftsverbindung stehender Kaufmann[2]), der mit dem Empfänger der Ladung identisch ist. Letzteres ist jedoch nicht der Regelfall. Es kann daher auch keine Rede davon sein, wie dies gelegentlich von Seiten der Empfänger behauptet wurde, daß nach deutschem oder englischem Recht dem Empfänger einer Ladung grundsätzlich eine Vertreterstellung für den Befrachter (Charterer) gegenüber dem Verfrachter (Reeder) zukommt[3]). Es kommt schließlich auch nicht selten vor, daß „charterers agent" und Schiffsmakler in einer Person zusammenfallen[4]), dies insbesondere dann, wenn dem Charterer das Ernennungsrecht des Schiffsmaklers nach der Charter-Partie zusteht (charterers broker).

Was nun den letzteren Fall insbesondere anbetrifft, so sei darauf hingewiesen, daß auch hierbei die eigentliche Beauftragung des Schiffsmaklers mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte Sache des Kapitäns ist. Daraus ergibt sich aber: Der vom Kapitän beauftragte Schiffsmakler wird wie immer dadurch Vertreter oder Gehilfe des vom Kapitän vertretenen Reeders, nicht des Charterers, auf dessen Anordnung die Beauftragung seitens des Kapitäns erfolgt ist. Vertreter des Reeders wird der Schiffsmakler danach selbst dann, wenn er schon „charterers agent" ist. Die dann regelmäßig vorliegende Vertretung kollidierender Interessen, die an sich auch dem Schiffsmakler nicht gestattet ist[5]), muß in solchen Fällen als zulässig erachtet werden, da ja die Beteiligten dazu ihr Einverständnis gegeben haben[6]), nämlich durch Aufnahme der den Schiffsmakler betreffenden Klausel in die Charterpartie. Denn der Reeder, der dem Charterer das Ernennungsrecht des vom Kapitän im Lösch- oder Ladehafen oder in beiden

[1]) Hermann und Hirsch, Sammlg. seerechtl. Erkenntnisse, 19, S. 96; über die Einziehung der Adreßkommission, Sieveking, Das Deutsche Seerecht, S. 283.

[2]) Schaps, S. 295 Anm. II; über die rechtshistorischen Zusammenhänge siehe oben S. 9.

[3]) Hans. G. Z., Hptbl. 1906, S. 75.

[4]) Siehe das Beispiel in Hans. G. Z., Hptbl. 1912, S. 156.

[5]) Hans. G. Z., Hptbl. 1884, S. 67.

[6]) Schaps, 297 Anm. 6.

anzunehmenden Schiffsmaklers zugesteht, ist sich darüber klar, daß dieser entweder Anweisung geben wird, seinen dortigen Agenten mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte zu betrauen, oder, falls dieser Schiffsmaklergeschäfte nicht betreibt, durch ihn das Ernennungsrecht ausüben lassen wird. Es ist daher auch nicht verwunderlich, wenn gerade um diese Klausel bei Abschluß von Charterverträgen zwischen den Parteien vielfach erbittert gerungen wird[1]).

An die Persönlichkeit des einzelnen Schiffsmaklers aber stellt die Vertretung kollidierender Interessen ganz besonders hohe Anforderungen; heißt es für ihn doch die Interessengegensätze beider Parteien auszugleichen, Streitigkeiten zu verhindern oder zu schlichten und so nach Möglichkeit deren gerichtliche Austragung zu vermeiden. Das Eigentümliche und zugleich das Charakteristische dabei ist die Tatsache, daß auch hier wiederum das der Person des Schiffsmaklers in seiner Eigenschaft als Makler anhaftende objektive, vermittelnde Moment eine wichtige Rolle spielt, was ihm gerade zur Ausgleichung der zwischen Ver- und Befrachter notwendig vorhandenen Interessengegensätze ganz besonders geeignet und befähigt erscheinen läßt. Glaubt der Schiffsmakler jedoch selbst den ihm aus der Vertretung kollidierender Interessen erwachsenden Aufgaben nicht gewachsen zu sein, so muß er eines der Mandate niederlegen und zugleich bei Gefahr im Verzuge für alsbaldige anderweitige Vertretung Sorge tragen[2]). Nicht aber darf er seine Mandatspflichten der einen Partei gegenüber vernachlässigen und dies unter Berufung auf einen anderen Auftrag oder ein dauerndes Vertragsverhältnis mit der anderen Partei rechtfertigen.

§ 3.

Inhalt und Umfang der dem Schiffsmakler aus dem Klarierungsvertrag erwachsenen Befugnisse.

Es erhebt sich nunmehr als weitere Frage die nach dem Inhalt des dem Schiffsmakler erteilten Auftrages und damit nach dem Umfang der daraus für ihn erwachsenen Befugnisse, insbesondere im Verkehr mit dritten Personen.

Hier hat sich nun in Bremen wie in anderen Hafenplätzen[3]) im Laufe einer Entwicklung, die immerhin bereits ein Jahrhundert überdauert hat, ein bestimmter Geschäftsbrauch dahin herausgebildet, wonach unter Klarierung eines Schiffes heute nicht mehr wie früher die Ausführung bestimmter einzelner Geschäfte, insbesondere die Erledigung

---

[1]) Vgl. Hans. Hptbl. 1926, No. 41, S. 94.
[2]) Hans. Hptbl. 1884, No. 36, S. 67.
[3]) Schaps, S. 295, Anm. I.

des Verkehrs mit Behörden[1]), sondern die Leistung eines festen Kreises von Diensten tatsächlicher und rechtsgeschäftlicher Art verstanden werden muß, die sämtlich mit der Abfertigung des Schiffes im Zusammenhang stehen. Und so haben auch die Befugnisse, die dem Schiffsmakler aus dem ihm erteilten Auftrage erwachsen, durch die langjährige Übung einen gewissen festgestellten Umfang angenommen. In der Regel gilt daher der dem Schiffsmakler erteilte Auftrag, die Klarierung eines Schiffes zu besorgen, auf Leistung eben dieser Schiffsmaklerdienste in dem für Bremen usuellen Umfange.

Woraus setzt sich aber nun im einzelnen dieser Kreis von Diensten zusammen? Die Antwort auf diese Frage erhalten wir am besten, wenn wir die Tätigkeit des Schiffsmaklers, soweit sie hier zur Erörterung steht, einmal kurz von der praktischen Seite aus einer Betrachtung unterziehen und versuchen, dem Gang der Dinge zu folgen. Diese Betrachtungsweise hat vor der theoretisch-schematischen Aufzählung der Einzelheiten, die mit der Abfertigung eines Schiffes im Zusammenhang stehen, den Vorzug, daß sie ein eindruckvolleres Bild vermittelt und daher der Wirklichkeit näher kommt als letztere.

Schon lange bevor das an den Schiffsmakler adressierte Schiff des Hafen erreicht, setzt die Tätigkeit des Schiffsmaklers damit ein, daß er mit den Ladungsempfängern, die ihm entweder aus den ihm zugesandten Konnossementskopien bekannt sind, oder deren Namen, falls es sich um Order-Konnossemente handelt, er auf Anfrage in den Tageszeitungen erfahren hat, eine Vereinbarung hinsichtlich der Art, des Ortes und der Zeit der Entlöschung trifft und demgemäß einen Löschplatz besorgt. Kommt das erwartete Schiff lediglich zur Beladung nach Bremen, so hat er sich in ähnlicher Weise mit den Befrachtern oder Abladern in Verbindung zu setzen, von denen ersteren ja an sich gemäß § 560 Abs. 1. H. G. B. das Recht zusteht, den Ladeplatz zu bestimmen. Bei Getreidedampfern hat er insbesondere darauf Acht zu geben, daß die Entladung an den in Bremen ortsüblichen Löschplatz, der Getreideverkehrsanlage, vor sich gehen kann. Für den Fall, daß dort kein Platz frei ist und der Empfänger die Ladung nicht direkt auf sein eigenes Hafenlagerhaus zu übernehmen wünscht, hat er nach Vereinbarung mit den Empfängern die nötigen Maßnahmen zu treffen, daß die Entlöschung mittels Schwimmelevator oder in Leichter geschehen kann, die vom Empfänger zu stellen sind. Unterlassen es die Empfänger jedoch trotz Aufforderung von Seiten des Maklers, bis zur Ankunft des Schiffes die Leichter zu bestellen, so ist nach bremischer Usance der Makler als befugt anzusehen, diese Bestellung

[1]) Seuff. Archiv, Bd. 55, No. 221, S. 435.

für Rechnung des Empfängers vorzunehmen und den Auftrag zur Entlöschung zu geben.

Auch im übrigen ist es Sache des Empfängers, falls die Ladung ganz oder zum Teil durch Leichter ins Binnenland geschafft werden soll, den nötigen Leichterschiffsraum zu stellen und längsseit des Dampfers zu bringen[1]). Dagegen liegt es dem Schiffsmakler ob, sobald die Ankunftszeit des Schiffes feststeht, die Stauer (Ladungsarbeiter) zu bestellen, d. h. die nötigen Verträge mit den Stauereibetrieben einzugehen, damit nach Ankunft des Schiffes baldmöglichst mit der Bearbeitung der Ladung begonnen werden kann. Ebenso hat er, falls es sich um ein größeres Schiff handelt, das beim Einlaufen in den Hafen der Schlepperhilfe nicht entbehren kann, die nötigen Schleppdampfer zu bestellen.

Bald nach Eintreffen und Vertäuung des Schiffes am Quai begibt sich nun der Schiffsmakler oder einer seiner Angestellten an Bord, und — wie wir bereits wissen — erfolgt in der Regel jetzt erst die Beauftragung seitens des Kapitäns durch die Aushändigung der Schiffspapiere an den Schiffsmakler.

Schon vor Ankunft des Schiffes hat der Schiffsmakler dieses bei den verschiedenen in Frage kommenden Behörden (Hafen-, Zoll-, Polizei) angemeldet und seinen Liegeplatz angewiesen bekommen. Nach Ankunft und überhaupt während der Liegezeit des Schiffes im Hafen nimmt er dem Kapitän den ganzen Verkehr mit den genannten Behörden ab. Die bei Hasselmann S. 45 abgedruckten behördlichen Verpflichtungsscheine (Hafenabgaben betreffend) sind jedoch in Bremen in Fortfall gekommen. An ihre Stelle ist eine generelle Verpflichtungserklärung des Schiffsmaklers getreten, in der dieser sich den Behörden gegenüber ein für alle Mal verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß die den Kapitänen der von ihm bearbeiteten Schiffe obliegenden gesetzlichen Pflichten ordnungsmäßig erfüllt werden und dafür zu haften, daß die für das Schiff mit dem Einlaufen in den Hafen erwachsenen Gebühren bezahlt werden. Tatsächlich entrichtet denn auch der Schiffsmakler sämtliche Quarantäne- und Zollgebühren, ebenso die Lotsen- und Leinengelder, ferner auch die Gebühren der Bremer Lagerhausgesellschaft, die in Bremen an Stelle der Quaiverwaltung tritt. Dieses im Jahre 1877 zur Verwaltung der Quaischuppen als Aktiengesellschaft gegründete Institut ist nämlich seit dem Zollanschluß im Jahre 1888 mit weitgehenden Befugnissen den Befrachtern und Ladungsinteressenten gegenüber ausgestattet worden. Nach den Bestimmungen der Betriebsordnung

[1]) Anders in Hamburg, siehe Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 273.

in der Fassung vom 2. Juni 1910[1]) muß jedes an den Quaischuppen im Bremer Freihafen liegende Schiff sich der Lagerhausgesellschaft ohne besonderen Auftrag in gewisser Hinsicht bei der Entlöschung und Entladung bedienen. Und zwar übernimmt diese nach Maßgabe ihrer Betriebsordnung (§ 10) lediglich die „an Land" notwendigen Arbeiten und stellt dazu auch ihre Kräne zur Verfügung, während die Arbeiten an Bord, also die eigentliche Lösch- und Ladetätigkeit, in der Hand des vom Schiffsmakler beauftragten Stauers liegen.

Unterdessen ist mit dem Entlöschen des Schiffes begonnen worden. Bevor jedoch die Auslieferung der Ladung durch den Schiffer bezw. die Quaiverwaltung — in Bremen die Lagerhausgesellschaft — an den Empfänger erfolgen kann, hat der Schiffsmakler an Hand der Konnossemente zunächst zu prüfen, ob noch Fracht oder Nachnahmen darauf ruhen, und diese gegebenenfalls einzuziehen. Im übrigen spielen jedoch die mit der Auslieferung der Ladung bei der Besorgung der Klarierungsgeschäfte für einen zumeist Massengüter befördernden Tramp-dampfer zusammenhängende Tätigkeit nicht annähernd dieselbe Rolle wie die Tätigkeit des Schiffsmaklers im Dienste einer Stückgüter befördernden Linienreederei, denn die Zahl der Empfänger der Massengüter ist für gewöhnlich nur eine geringe. Daher sollen die rechtlichen und technischen Einzelheiten erst später behandelt werden. Jedoch ist mit dem bisher Erwähnten die Tätigkeit des Schiffsmaklers noch nicht erschöpft. Es tritt noch eine ganze Anzahl von — zumeist technischen — Hilfsdiensten hinzu, so insbesondere der Verkehr mit Konsulaten ausländischer Staaten und die Dolmetschertätigkeit. Ferner aber gewährt der Schiffsmakler dem Kapitän unter Umständen auch Vorschuß, den er, ebenso wie seine übrigen Auslagen und die ihm zustehende Klarierungsgebühr von der einkassierten Fracht abzieht.

Besondere Vereinbarungen, die Lagerung der gelöschten Güter betreffend, bedarf es in Bremen in der Regel nicht, da nach den bereits erwähnten Bestimmungen der Bremer-Lagerhaus-Gesellschaft sämtliche an den Quais gelöschte Ladung, soweit sie zur Lagerung geeignet ist, zunächst in den von der Lagerhausgesellschaft verwalteten staatlichen Quaischuppen frei eingelagert wird.

Ist schließlich die Entlöschung des Schiffes beendet, und soll dieses den Hafen in Ballast verlassen, so hat der Schiffsmakler rechtzeitig den Lotsen und Schleppdampfer zu bestellen und sonstige Verkehrungen zu treffen (Benachrichtigung der Zoll- und Polizeibehörden), damit das Schiff den Hafen verlassen kann. Dasselbe liegt ihm ferner dann ob, wenn das Schiff während seiner Liegezeit „verholt", d. h.,

[1]) Abgedruckt Schaps-Sebba, Bd. II, S. 356 ff.

den Liegeplatz wechselt. Soll das Schiff dagegen in Bremen eine neue Ladung einnehmen, so gilt derjenige Schiffsmakler, der die einkommenden Geschäfte für das Schiff erledigt hat, nicht ohne weiteres als auch mit der Besorgung der ausgehenden beauftragt[1]). Hierzu bedarf er vielmehr durchweg noch eines besonderen Auftrages. Der Grund hierfür leuchtet ein. Die neue Charter, in der das Schiff ausgehend fährt, trifft hinsichtlich der Person des Schiffsmaklers, der mit der Klarierung im Lade- und Löschhafen beauftragt werden soll, möglicherweise eine ganz andere Bestimmung. Allerdings erhält derjenige Makler, dem nach der Charterpartie die Klarierung des löschenden Schiffes anvertraut werden soll, in der Regel gleichzeitig den Auftrag, eine passende ausgehende Ladung zu vermitteln, sodaß es ihm, falls er dabei Erfolg hat und die neue Charterpartie schließt, nicht schwer fallen dürfte, durchzusetzen, daß ihm auch die Bearbeitung der ausgehenden Ladung übertragen wird.

Ist der Schiffsmakler aber auch mit der Besorgung der ausgehenden Geschäfte beauftragt, so hat er auch hier sein Augenmerk in erster Linie auf die Ladung zu richten, insbesondere auch dem Befrachter anstelle des Schiffers die Ladebereitschaft gemäß § 567 H. G. B. anzuzeigen[2]). Im übrigen sollen jedoch die mit der Anlieferung und Annahme der Ladung zusammenhängenden Fragen, insbesondere die Zeichnung und Bearbeitung der Konnossemente erst später zur Behandlung gelangen und zwar ebenfalls aus den oben[3]) angegebenen Gründen. Für diesen Teil der Darstellung mag zunächst genügen, daß das Konossement vom Befrachter „aufgemacht" d. h. ausgefüllt und von diesem beim Schiffsmakler eingereicht wird[4]), der auf Grund desselben die Fracht berechnet und das Manifest aufmacht, d. h. ein Verzeichnis sämtlicher in das Schiff geladenen Güter. Das Manifest wird zumeist in mehrfacher Ausfertigung angefertigt und spielt eine besondere Rolle bei der Zollabfertigung in fremden Häfen. Gerade aus diesem Grunde muß es daher mit größter Sorgfalt angefertigt werden, damit keine Differenzen mit den Angaben der Konnossemente entstehen. Überhaupt ist es Aufgabe des Schiffsmaklers, den Kapitän vor Abgang des Schiffes mit sämtlichen, für den anzulaufenden fremden Hafen erforderlichen Zoll-, Polizei- und Quarantäne-Papieren zu versorgen.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß eine Anzahl von Rechtsgeschäften im Hinblick auf die Klarierung des zu erwartenden Schiffes vom Schiffsmakler schon getätigt werden muß, bevor dieses eingetroffen

---

[1]) Hermann-Hirsch, No. 71, 298.
[2]) Hans. Ger. Z., Hbl. 1888, No. 132, S. 312.
[3]) Seite 64.
[4]) Wüstendörfer, S. 228, Pappenheim, S. 227.

ist, bevor also auch seitens des Kapitäns die Beauftragung des Schiffsmaklers mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte erfolgt ist. Danach sind also die Rechtsgeschäfte ohne Vertretungsmacht seitens des Schiffsmaklers abgeschlossen und bedürfen daher, um wirksam zu werden, der Genehmigung des Kapitäns, die denn auch — meistens stillschweigend — erteilt wird. Wie aber ist die Rechtslage dann, wenn der Kapitän, was, wie bereits erwähnt, heute selten vorkommen dürfte, im Widerspruch zu seiner Dienstanweisung einen anderen Schiffsmakler mit den Schiffsmaklergeschäften beauftragt und den von dem ersteren geschlossenen Verträgen die Genehmigung versagt? Kann dieser dann Ersatz seiner im Interesse des Schiffes gemachten Auslagen und sonstigen für ihn entstehenden Unkosten verlangen? Diese Frage ist zu bejahen. Denn die gesamte bisherige rechtsgeschäftliche Tätigkeit des Schiffsmaklers im Hinblick auf das Schiff ist unter dem Gesichtspunkte einer auftragslosen Geschäftsführung zu betrachten, die in objektiver und subjektiver Hinsicht nicht nur dem Interesse, sondern auch den mutmaßlichen Willen des Reeders als Geschäftsherrn entspricht[1]). Gemäß § 683 B. G. B. steht daher in solchen Fällen dem Schiffsmakler als Geschäftsführer ohne Auftrag ein Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen gegen den Reeder zu. Entsteht dem Schiffsmakler noch ein weiterer Schaden, etwa dadurch, daß er von seinem Gegenkontrahenten aus § 179 B. G. B. in Anspruch genommen wird, so kann er diesen selbstverständlich aus dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes wegen Verletzung des Vorvertrages auf den Reeder abwälzen. In ersterem Falle haftet der Reeder persönlich, im letzteren nur mit Schiff und Fracht (§ 486 Abs. I Ziff. 2 H. G. B.). Dafür gewährt der Schadensersatzanspruch aber ein Schiffsgläubigerrecht gemäß § 754 Ziff. 8 H. G. B.

Nach der vorstehenden Schilderung sind es also insbesondere folgende Rechtsgeschäfte, zu deren Vornahme nach Bremer Praxis der mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte für ein Schiff beauftragte Schiffsmakler ohne weiteres, d. h. ohne besondere Vollmacht, mit Wirkung für und gegen die Reederei des Schiffes als befugt angesehen werden muß: Vereinbarungen mit den Empfängern der Ladung bezw. den Abladern hinsichtlich der Art, Ort und Zeit der Ent- oder Beladung, sowie Verträge mit Stauereien, Schleppunternehmungen und Lotsengesellschaften. Dagegen kann nach Bremischer Übung anders als in Hamburg[2]) aus der Beauftragung mit den Klarierungsgeschäften nicht ohne weiteres auch die Befugnis für den Schiffsmakler hergeleitet werden, die Fracht von den Empfängern einzuziehen bezw. sich auszahlen

[1]) Vergl. Enneccerus-Lehmann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. II, § 164 (§ 387) I.
[2]) R. G. Ziv. Bd. 58, S. 151, Hans. G. Z. Hptbl. 1886 Nr. 12 S. 31.

zu lassen. Hierzu bedarf es vielmehr einer besonderen Bevollmächtigung seitens des Kapitäns oder des Reeders. Dasselbe gilt auch — ebenso wie in Hamburg — hinsichtlich der Unterzeichnung der Konnossemente[1]). Hat aber der Schiffsmakler den Auftrag bekommen, die Fracht von den Empfängern einzuziehen, so übernimmt er mit der Annahme desselben gleichzeitig die Verpflichtung, die einkassierte Fracht ohne Zustimmung des Schiffers an keine dritte Person abzuliefern, es sei denn, daß dieser Dritte der Reeder selbst ist[2]). Ist aber der Schiffsmakler „charterers agent" und als solcher zugleich Vertreter des Befrachters, so nimmt er im Hinblick auf die von ihm eingezogene Fracht gewissermaßen die Stellung eines Treuhändlers ein und ist daher nicht befugt, diese ohne Zustimmung des Befrachters an die andere Partei auszukehren.[3]).

Ebenso ist der Schiffsmakler nicht befugt, ohne besonderen Auftrag des Kapitäns für die Bekohlung und Verproviantierung des Schiffes zu sorgen und mit Lieferanten diesbezügliche Verträge zu schließen. Erhält er jedoch derartige Aufträge, so ist es ihm, da er hierbei lediglich die Interessen des Schiffes wahrzunehmen hat, nicht gestattet, sich von den Lieferanten, denen er Bestellungen zuwendet, Retourkommissionen ausbedingen zu lassen, und diese auf die dem Schiff abzufordernde Rechnung aufzuschlagen[4]). Tut er das doch, so macht er sich damit einer Vertragsverletzung schuldig.

§ 4.

Vergütung und Schiffsgläubigerrecht.

Die Vergütung für die hier besprochene Tätigkeit des Schiffsmaklers bestimmt sich nach dem vom Zentralverband Deutscher Schiffsmakler herausgegebenen Tarif. Sie bewegt sich zwischen £ 2.2 für kleinere Schiffe unter 200 Br. Reg. To. bis £ 32.10 für Schiffe über 6000 Brutto-Reg. Tons. Schiffe mit Teilladungen bis zur Hälfte ihrer Tragfähigkeit zahlen die Hälfte der Tarifpreise. Bedient sich das Schiff mit Ladung ausgehend derselben Maklerfirma, so zahlt es einen Zuschlag von 50%. Für Kohlenschiffe gelten besondere Sätze. Für das Besorgen des Frachtinkassos wird eine Kommission von 1 Promille, für das Besorgen eines Vorschusses eine solche von $2^1/_4$% berechnet. Für den Fall, daß die Beauftragung von Seiten des

[1]) Hans. G. Z. Hptbl. 1895, Nr. 49, S. 140; s. darüber im übrigen ausführlich unter C.

[2]) R. G., Bd. 58, S. 151.

[3]) Hans. Hptbl. 1926, S. 94 ff.

[4]) Hans. Hptbl. 1896, S. 311, 1901, S. 148.

Kapitäns außerhalb des Heimathafens erfolgt ist, erwächst dem Schiffsmakler ohne weiteres für seine Ansprüche gegen den Reeder ein Schiffsgläubigerrecht, da der Kapitän, wenn er sich einen Schiffmakler als Substituten annimmt, hierbei regelmäßig innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse handelt (§§ 527, 758, Ziff. 8 H. G. B.), dies selbst dann, wenn er auf Dienstanweisung kontrahiert, denn Dienstanweisungen haben gemäß § 529 H. G. B. lediglich interne Bedeutung und stellen keine besondere Vollmacht im Sinne des § 486 Ziff. 1 H. G. B. dar[1]).

Dasselbe muß jedoch auch für den Fall gelten, daß der Kapitän im Heimatshafen ohne besondere Vollmacht einen Schiffsmakler lediglich als Hilfsperson bei Annahme oder Auslieferung der Ladung annimmt, ihm dagegen nicht die gesamte übrige Klarierung überträgt. Zwar bestimmt § 526 H. G. B., daß Verträge, welche der Schiffer während des Aufenthalts seines Schiffes im Heimathafen eingeht, nur dann für den Reeder verbindlich sind, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht handelt oder wenn ein besonderer Verpflichtungsgrund vorliegt. Indessen ist in der vorgenannten Bestimmung nur das allgemeine Prinzip zu finden[2]), das Ausnahmen, welche sich aus anderen Bestimmungen des Gesetzes ergeben, durchaus zuläßt. Zu diesen Ausnahmen gehört insbesondere § 642 H. G. B., der den Schiffer zur Ausstellung von Konnossementen auch im Heimathafen befugt, denn eine Ausnahme für den Fall, daß Abladungs- und Heimathafen identisch sind, wird vom Gesetz nicht gemacht[3]). Ferner gehört hierzu auch § 645 H. G. B., der den Schiffer zur Ablieferung der Güter an die Empfänger verpflichtet — auch im Heimathafen. Daß auch die Auslieferung der Güter im Heimathafen noch dem Gebiet der gesetzlichen Vertretungsbefugnisse des Schiffers angehört, ergibt sich aus § 661 H. G. B., der ausdrücklich auf die Bestimmung des § 533 H. G. B. Bezug nimmt. Zu demselben Ergebnis kommt man, wenn man folgendermaßen argumentiert: Die Auslieferung der Ladung ist nichts anderes als der letzte Akt der beendeten Reise, sie steht zudem in unmittelbaren Zusammenhang mit der Ausstellung des Konnossements und fällt daher aus diesem Grunde schon unter die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers.

Nun aber stellt die Auslieferung selbst ebenso wie die Ausstellung der Konnossemente nur einen einzelnen Akt dar. Zu ihrer Bewirkung bedarf es vielfach noch des Abschlusses anderer Verträge, insbesondere auch der Annahme eines Schiffsmaklers. Selbstverständlich ist aber

---

[1]) Boyens, S. 222, O. L. G. Rostock, Seuff. Archiv, Bd. 65, S. 73, Schaps, § 486, Anm. 21, S. 118 und § 754, Anm. 52, S. 986, Hans. Rechts-Zeitschrift 1927, Sp. 279.

[2]) Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 247.

[3]) Wagner a. a. O.

aus den genannten Bestimmungen auf einen dahingehenden Willen des Gesetzgebers zu schließen, daß die Befugnis des Schiffers zur Auslieferung der Ladung und zur Ausstellung der Konnossemente auch die Befugnis derartiger Verträge mit umfassen soll, deren Abschluß zur Bewirkung der Auslieferung erforderlich ist[1]). Für einen zwecks Entlöschung des Schiffes mit einem Stauereiunternehmen abgeschlossenen Vertrag ist dies vom Hanseatischen-Oberlandesgericht ausdrücklich ausgesprochen worden und dem betreffenden Unternehmer ein Schiffsgläubigerrecht gemäß § 758 Ziff. 8 zugebilligt worden[2]). Es liegt jedoch kein Grund vor, einem Schiffsmakler, der ohne besondere Vollmacht im Heimathafen vom Schiffer angenommen worden ist, ein solches vorzuenthalten.

C. Der Schiffsmakler als Agent.

§ 1.

Abschluß und allgemeine Charakteristik des Vertrages.

Die Tätigkeit des Schiffsmaklers als Agenten unterscheidet sich, wie schon hervorgehoben, von der unter B. besprochenen Tätigkeit vor allem dadurch, daß sie, wie jedes Agenturverhältnis, auf eine gewisse Dauer berechnet und gewollt ist. Daher stellt der Vertrag, durch den eine Reederei einen Schiffsmakler mit der dauernden Leistung von Diensten tatsächlicher und rechtlicher Art für ihre Schiffe beauftragt — wie jeder Agenturvertrag — einen Dienstvertrag dar, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat (§ 675 B. G. B.)[3], auf den die Vorschriften über den Dienstvertrag im B. G. B. § 611 ff. jedoch nur insoweit Anwendung finden, als sich dies mit der Stellung des Schiffsmaklers als selbständigen Kaufmanns vereinbaren läßt[4]). Möglich ist ferner auch, das der Schiffsmakler zugleich Korrespondenzreeder für ein oder mehrere Schiffe ist und als solcher nach dem Anstellungsvertrage zur dauernden Leistnng der Schiffsmaklerdienste verpflichtet ist[5]).

Ein weiterer Unterschied zwischen dem für den Einzelfall erteilten Auftrag, die Klarierungsgeschäfte für ein Schiff zu besorgen und der Beauftragung mit fortwährender Interessenwahrnehmung besteht auch

---

[1]) Vergl. Seuff. Archiv B. 43 Nr. 115, 318.
[2]) Vergl. Seuff. Archiv, Bd. 43, Nr. 115, S. 318.
[3]) Staub, § 84, Anm. 4a; Düringer-Hachenberg-Hoeniger, Vorbem. von § 84, Anm. 3, S. 665 ff.; Schaps, S. 295, Anm. 2.
[4]) Staub a. a. O., Düringer-Hachenberg-Hoeniger a. a. O.
[5]) Schaps, a. a. O.

hinsichtlich der Person des Auftraggebers. Während im ersterem Falle die Beauftragung, wie wir gesehen haben, meistens durch den Kapitän erfolgt, ist im letzteren Fall immer der Reeder selbst Auftraggeber des Schiffsmaklers. Hinsichtlich des Vertragsabschlusses selbst bestehen keine Besonderheiten.

Was nun den Inhalt des mit dem Schiffsmakler abgeschlossenen Agenturvertrages und damit die Frage nach den diesem mit Vertragsschluß erwachsenen Befugnissen, insbesondere im Verkehr mit dritten Personen, anbetrifft, so läßt sich hierauf eine einheitliche Antwort nicht geben, da die einzelnen zwischen Schiffsmakler und Reedereien getroffenen Vereinbarungen in ihrem Inhalte eben zu stark von einander abweichen[1]). Im allgemeinen kann jedoch gesagt werden, daß die vom Schiffsmakler für eine heimische Reederei lediglich als Frachtagent zu leistenden Dienste selbstverständlich bei weitem nicht einen solchen Umfang annehmen, wie seine Tätigkeit als Agent einer auswärtigen Reederei. Demgemäß ist auch der Umfang seiner Vertretungsbefugnis Dritten gegenüber verschieden, je nachdem, ob er sich im Dienste einer heimischen oder auswärtigen Reederei befindet. Was nun die Tätigkeit des Schiffsmaklers bei der Abfertigung der von ihm regelmäßig auf Grund des Vertragsverhältnisses bearbeiteten auswärtigen Liniendampfer im einkommenden und ausgehenden Verkehr anbelangt, so unterscheidet sie sich im allgemeinen nicht wesentlich von der Besorgung der Klarierungsgeschäfte für einen in der Charterfahrt beschäftigten Trampdampfer. Insoweit darf daher auch hinsichtlich des Umfanges seiner Befugnisse an dieser Stelle auf die diesbezüglichen früheren Ausführungen verwiesen werden[2]). Es mag jedoch bemerkt werden, daß die Vereinbarungen mit den Empfängern und Abladern hinsichtlich Ort, Zeit der Entlöschung oder Beladung hierbei in Fortfall kommen, da die auf den verschiedenen Verkehrsrouten beschäftigten Liniendampfer in Bremen von vornherein bestimmte Liegeplätze an den Quaischuppen haben[3]) und hinsichtlich der Zeit an ihren Fahrplan gebunden sind. Was den Ladungsschluß insbesondere anlangt, d. h. denjenigen Zeitpunkt, bis zu welchem Güter zur Verladung angenommen werden, so pflegen Reedereien oder Schiffsmakler bei Veröffentlichung der Fahrpläne in den Tageszeitungen oder sonstwie[4]) hierüber bereits ein bestimmtes Datum und die Tageszeit, manchmal zugleich mit dem Ladeplatz (Quaischuppen) anzugeben, wodurch vielfach

[1]) Siehe oben S. 37.

[2]) Siehe oben, S. 45 ff.

[3]) Die Verfrachter verzichten somit stillschweigend auf ihr ihnen nach § 560 H. G. B. zustehendes Recht; Wüstendörfer, S. 196.

[4]) Pappenheim, S. 109, III.

die Aufforderung zur Abladung im Sinne des § 588 Abs. 1 B. G. B. ersetzt wird[1]). Auf manchen Verkehrsrouten, so in der Englangfahrt, wo von Bremen wöchentlich mehrere Dampfer zur Abfahrt gelangen, findet natürlich ununterbrochene Ladungsannahme statt.

Ist dagegen der Schiffsmakler lediglich als Frachtagent und Expedient für eine heimische Reederei tätig, so beschränkt sich seine Tätigkeit in der Regel auf diejenigen Dienste, die sonst dem Fracht- und Expeditionskontor der von ihm vertretenen Reederei obliegen würden, also auf dasjenige, was mit der Auslieferung des Frachtgutes an die Empfänger und der Annahme der zu verschiffenden Ladung im Zusammenhang steht. Allerdings spielt gerade dieses bei der Abfertigung eines Liniendampfers eine überaus wichtige, wenn nicht sogar die Hauptrolle.

§ 2.

Die Auslieferung des Frachtguts.

Der Gang der Ereignisse bei Auslieferung des Frachtguts an die Empfänger ist in Bremen etwa folgender:

Oberstes Gebot bei der Abfertigung eines Schiffes, insbesondere eines Liniendampfers, ist heutigen Tages die Schnelligkeit, denn es sind in den einzelnen vom Schiff zu bedienenden Häfen nur wenige Tage, manchmal noch keine 24 Stunden Liegezeit vorgesehen, und in dieser kurzen Zeitspanne muß die Entlöschung und Beladung des Schiffes mit allem, was damit in Zusammenhang steht, durchgeführt werden; ferner will aber auch der Empfänger baldmöglichst in den Besitz der Güter gelangen. Daher muß, wenn das Schiff am Quai festgemacht hat, schon ein erheblicher Teil an Vorarbeit geleistet sein. Bereits eine Woche vor Ankunft finden sich daher häufig in den Tageszeitungen Aufforderungen der Schiffsmakler an die unbekannten Empfänger, ihre Orderkonnossemente einzureichen. Die hierauf beim Schiffsmakler eingereichten Konnossemente werden von diesem zum Zeichen der Kenntnisnahme abgestempelt. Nach Bremer Usance verpflichtet die Abstempelung den Schiffsmakler, den Empfänger vom Eintreffen des Schiffes rechtzeitig in Kenntnis zu setzen, damit dieser die für ihn bestimmten Güter baldmöglichst zum Empfang abnehmen kann. Dieser Brauch verdankt seine Entstehung dem Umstande, daß nach den Bestimmungen der Betriebsordnung für die Bremer-Lagerhaus-Gesellschaft vom 2. Juli 1910 sämtliches Gut drei Tage nach Entlöschung im Quaischuppen freie Lagerung genießt, dann aber auf Zwangslager übernommen wird. Kommt daher der Schiffsmakler

[1]) Wüstendörfer, S. 197 ff.

seiner Benachrichtigungspflicht schuldhaft nicht nach, so haftet er nach dem genannten Brauch dem Empfänger für die dadurch entstandenen Lagerkosten.

In Hamburg dagegen hat die Abstempelung der Konnossemente eine wesentlich andere rechtliche Bedeutung. Nach einem in jahrzehntelanger Übung dort herausgebildeten Handelsbrauch, dem auch die dortige Betriebs- und Gebührenordnung für die Quaianlagen vom 22. 12. 1893 Rechnung trägt, stellt sich die Abstempelung der Konnossemente durch den Schiffsmakler als eine Legitimationsprüfung der Empfänger dar und hat ferner die praktische Bedeutung einer Anweisung des Schiffers oder der diesen vertretenden Quaiverwaltung[1]), dem Vorzeiger des Konnossements das darauf verladene Frachtgut auszuliefern. Nach § 8 der oben citierten Verordnung darf daher die Quaiverwaltung nur ausliefern gegen Ablieferung der Konnossemente, auf denen der Kapitän oder sein Vertreter, in diesem Falle der Schiffsmakler, durch Abstempelung bescheinigt hat, daß der Auslieferung keine Bedenken entgegenstehen. Selbstverständlich wird diese Bescheinigung nur nach eingehender Prüfung erteilt. Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme erklärt sich daraus, daß nach den in Frage kommenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (§§ 614, 650) keiner der Beteiligten zur Vorleistung verpflichtet ist: Das Schiff muß zunächst die ganze Ladungspartie löschen und das entlöschte Frachtgut gegen Zahlung der Fracht zur Auslieferung anbieten. Die Frachtforderung für eine Ladungspartie ist danach also nicht eher fällig, als bis die ganze Partie gelöscht ist. Praktisch ist diese Zug- um Zugleistung aber nur dann möglich, wenn es sich um geringe auf ein Konnossement verladene Gütermengen handelt. Nun könnte man zwar größere Mengen zunächst auf neutralem Boden, etwa in einem Quaischuppen, löschen. Dieser Ausweg bedeutet jedoch für den heutigen Geschäftsverkehr einen nicht mehr tragbaren Zeitverlust für den Empfänger und muß ferner immer dann versagen, wenn, was in Hamburg auch heute noch die Regel ist, die Ladung in Leichter gelöscht wird.

Vom rechtlichen Standpunkt aus betrachtet hat dieser Vorgang folgende Bedeutung: Durch die Abstempelung seitens des Schiffsmaklers erlangt das Konnossement den Charakter eines Auslieferungsscheins, welches den Inhaber desselben berechtigt, das betreffende Frachtgut in Empfang zu nehmen. Derjenige, der das Konnossement beim Schiffsmakler zum Abstempeln einreicht, bringt damit zum Ausdruck, daß er als Empfänger der Güter nach Maßgabe des § 614 H. G. B.

[1]) Boyens, Bd. I, S. 316, Wagner, S. 272, Sieveking, S. 349, Pappenheim, 425, 482, Schaps, § 614, Anm. 14, S 457/8, § 645, Anm. 11, S. 528, Hasselmann, S. 31 ff., Hans. Hptbl. 1884, Nr. 9, S. 10 ff., Nr. 36, S. 67; 1888 Nr. 20, S. 50 ff., Nr. 56, S. 130, 1912, Nr. 225, 266, Seuff. Archiv, Bd. 43, S. 210.

auftreten und den daraus für ihn ergebenden Verpflichtungen nachkommen, insbesondere also die Fracht, falls solche noch auf den Gütern ruht, bezahlen will, dies auch für den Fall, daß das abgestempelte Konnossement weiter von ihm indossiert werde.

In Bremen hat sich jedoch ein solcher Handelsbrauch nicht herausgebildet, da hierfür eine Notwendigkeit offenbar nicht vorhanden war. Der Grund mag einmal darin zu suchen sein, daß fast das sämtliche in den dortigen Häfen und Plätzen zur Entlöschung kommende Ladungsgut früher wie heute an Land gelöscht wird und nur selten in Leichter[1]), zum andern aber fielen früher diejenigen Schiffe, deren Ladung zwar vertragsmäßig für Bremen-Stadt bestimmt war, die aber wegen ihres Tiefganges bei gewöhnlichem Wasserstande nicht in der Lage waren, bis Bremen-Stadt stromaufwärts zu fahren, und daher oberhalb zu Löschen gezwungen waren, unter die Bestimmungen des „Bremischen Gesetzes wegen Löschung der Seeschiffe" vom 12. Februar 1866, das auch heute kraft ausdrücklicher Vorschrift in Artikel 19 Ziff. 2 E. G. H. G. B. noch Geltung besitzt und zwar in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. November 1879[2])[3]). Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 leg. cit. wird aber das Schiff ausdrücklich zur Vorleistung verpflichtet, indem das Gesetz sagt:

> Die Übernahme des Frachtguts gilt erst nach Ankunft der Ware in Bremen als vollendet. Der Schiffer ist verpflichtet, das Frachtgut am Löschplatz auszuliefern, ohne vorab die Zahlung der Fracht oder die Erfüllung der übrigen Obliegenheiten des Empfängers verlangen zu können.

Allerdings heißt es vorher in Absatz 1:

> Der Transport des Frachtgutes vom Löschplatz nach Bremen geschieht auf Gefahr und Kosten des Ladungsempfängers, welcher daher das Frachtgut am Löschplatz in Empfang zu nehmen hat.

Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 3 ist der Schiffer jedoch berechtigt, „die Auslieferung des Gutes solange zurückzuhalten, bis ihm durch eine ihm auszuhändigende Bescheinigung einer hiesigen Bankanstalt nachgewiesen ist, daß die Fracht sowie das ihm oder dem Verfrachter nach dem Frachtvertrage oder dem Konnossemente außerdem Gebührende für ihn hinterlegt ist".

Hinsichtlich der genannten Bestimmung hätte es des genannten Vorbehaltes in Artikel 19 Ziff. 2 E. G. H. G. B. garnicht bedurft, denn sie steht in keinem Widerspruch zu der reichsrechtlichen Bestimmung

[1]) Vergl. oben S. 8, bes. Anm. 2.
[2]) Brem. Ges. Blatt 1879, S. 357.
[3]) Pappenheim, S. 555, Anm. 4, Schaps, S. 5, Anm. 18, § 614 Anm. 14, S. 458, Hans. Hptbl. 1885, No. 33, S. 76 ff.

des § 614 Abs. II H. G. B., da § 614 nur den Normalfall im Auge hat, nämlich den, daß das Frachtgut vom Schiff vertragsgemäß am Bestimmungsort abgeliefert wird, während diejenigen Fälle, in denen es wegen zu großen Tiefganges seines Schiffes den Bestimmungsort nicht zu erreichen imstande ist, garnicht davon betroffen werden und daher ohne weiteres Gegenstand einer landesgesetzlichen Regelung sein können[1]).

In der heutigen Praxis spielt allerdings das Bremer Löschgesetz nicht mehr dieselbe Rolle wie in früherer Zeit. Der Ursachen sind verschiedene. Einmal kann nach erfolgter Korrektion der Unterweser das sogen. Regelfrachtschiff des Weltverkehrs ohne Schwierigkeiten die stadtbremischen Häfen erreichen, ferner ist in manchen Konossementen durch Aufnahme der Klausel „vessels bound for the port of Bremen shall have the liberty of discharging in Bremerhaven" dem Schiff gestattet, in Bremerhaven zu löschen[2]). Schließlich steht auch in vielen Fällen dem Reeder nach dem Konossement das Recht zu, vor Auslieferung der Ladung Fracht und Unkosten von den Empfängern zu verlangen. In letzterem Falle ist ausdrücklich eine Vorleistung des Empfängers stipuliert worden. Und doch hat sich, da die Empfänger auf schnelle Auslieferung der Ladung Wert legten, im Laufe der neueren Entwicklung auch in Bremen die Notwendigkeit herausgestellt, hinsichtlich der Auslieferung der Ladung eine ähnliche Handhabung wie in Hamburg zu schaffen. Man benutzt jedoch nicht das abgestempelte Konnossement als Legitimationspapier. An dessen Stelle sind in Bremen vielmehr die in § 29a und b der Betriebsordnung der Lagerhaus-Gesellschaft vorgesehenen Aufsetz- und Auslieferungsanträge oder sogen. Freistellungsscheine getreten. Diese Anträge und Freistellungsscheine mit genauer Angabe der auszuliefernden Güter (Zeichen und Nummer, Zahl, Verpackung, Inhalt) sowie mit einer Unterschrift des Antragstellers werden von den Spediteuren für die Empfänger mitsamt den Verschiffungsdokumenten (Konnossement bezw. Anteilschein) beim Schiffsmakler eingereicht, der nunmehr an Hand der in seinem Besitz befindlichen Konnossementskopien und des Manifestes die Legitimationsprüfung vornimmt und zugleich darüber zu befinden hat, ob das Frachtgut evtl. auch ohne Frachtzahlung ausgeliefert werden soll. Eine Stundung der Fracht konmt natürlich nur dann in Frage, wenn der Schiffsmakler nach einer mit der Sorgfalt des ordentlichen Kaufmanns vorgenommenen Prüfung der Verhältnisse des Empfängers zu der Überzeugung gelangt ist, daß dieser zahlungsfähig ist. Nach vorgenommener Prüfung versieht der Schiffsmakler

[1]) Vergl. Bürger-Konventsprotokolle 1866, S. 77.
[2]) Hans. Rechts- und Ger.-Z. 1929, B. Spalte 259.

die Anträge mit seiner Gegenzeichnung und händigt sie wieder aus, während er die quittierten Verschiffungsdokumente zurückbehält (§ 650 H. G. B.). Nur auf einen mit der Gegenzeichnung des Schiffsmaklers versehenen Antrag oder einen Freistellungsschein desselben ist die Lagerhausgesellschaft zur Auslieferung des Frachtbriefes befugt.

Der Auslieferung der in Leichter oder als Durchfracht auf andere Seeschiffe überzunehmenden Güter dienen ebenfalls vom Schiffsmakler ausgestellte Freistellungsscheine. Letztere werden auch in den Bremerhavener Häfen häufig gebraucht, doch erfolgt hier in vielen Fällen die Auslieferung durch fernmündliche Anweisung des Schiffsmaklers an seine im Quaischuppen tätigen Angestellten ohne schriftliche Unterlagen. Dieses Verfahren kann jedoch als nachahmenswert nicht empfohlen werden.

Rechtlich betrachtet stellen sich sowohl der Freistellungsschein als auch die Gegenzeichnung des Schiffsmaklers in den Aufsetz- bzw. Auslieferungsanträgen als Anweisung des Schiffsmaklers an das Schiff bezw. die Lagerhaus-Gesellschaft dar, die darin aufgeführten Frachtgüter an die namentlich genannten Empfänger auszuliefern, was in der Fassung der ersteren besonders eindeutig zum Ausdruck kommt. Beide haben somit dieselbe Bedeutung wie die in Hamburg übliche Abstempelung der Konnossemente durch den Schiffsmakler. Als Empfänger im Sinne des § 614 H. G. B. gilt somit für den Schiffsmakler diejenige Person, zu deren Gunsten die Freistellung erfolgt, bezw. die den vom Schiffsmakler gegengezeichneten Auslieferungs- oder Aufsetzantrag an die Lagerhaus-Gesellschaft stellt, nicht aber diejenige Person, an die die Auslieferung wirklich erfolgt. Für den Fall, daß sich mehrere Konnossementinhaber als Empfänger derselben Güter bei ihm einstellen, hat der Schiffsmakler anstelle des Kapitäns in Gemäßheit des § 646 H. G. B. zu verfahren.

Wenn sich ferner im Hinblick auf die auszuliefernde oder bereits ausgelieferte Ladung Unstimmigkeiten zwischen Schiff und Empfänger einstellen sollten, so ist es wiederum wie so oft Aufgabe des Schiffsmaklers, diese beizulegen, indem er sich ausgleichend zwischen die Beteiligten stellt. Und tatsächlich ist dieser schiedsrichterlichen Tätigkeit des Schiffsmaklers in den meisten Fällen der Erfolg nicht versagt. Läßt sich jedoch eine gerichtliche Austragung des Streites nicht vermeiden, so liegt es im Interesse des Reeders, wenn der Schiffsmakler schon vorher zu dessen Gunsten auf Beweissicherung durch Feststellung der guten Stauung und Garnierung bedacht ist[1]) und auch sonst alle nötigen Schritte zur Sicherung der Ansprüche desselben unternimmt[2]).

[1]) Wüstendorfer, S. 78, Hasselmann, S. 55.
[2]) Vergl. Hans. Hptbl. 1884, Nr. 36, S. 67.

Kommt es schließlich einmal vor, daß an einen Empfänger zuviel Ladung ausgeliefert worden ist, so darf der Schiffsmakler als befugt angesehen werden, diese für den von ihm vertretenden Reeder zurückzuverlangen[1]).

§ 3.

Mitwirkung bei der Ladungsannahme.

Ebenso wie die einkommende Frachtabteilung der Schiffsmaklerfirma schon lange vor Ankunft des Schiffes mit den Vorarbeiten für die Auslieferung des Frachtguts beschäftigt ist, so ist zur selben Zeit auch die ausgehende Frachtabteilung bereits eifrigst bemüht, für das ausgehende Schiff eine genügende Menge Ladung zu besorgen. Es mag hierbei vorausgeschickt werden, daß der Schiffsmakler, der zum Agenten für eine einheimische oder fremde Linienreederei bestellt ist, nicht nur als zur Vermittlung, sondern auch zum Abschluß von Frachtverträgen für die von ihm vertretene Linienreederei befugt angesehen werden muß[2]).

Wir haben jedoch schon oben[3]) festgestellt, daß hierbei für eine vermittelnde Tätigkeit unter den heutigen Verhältnissen wenig Raum ist; der Schiffsmakler nimmt somit hier durchweg die Stellung des Frachtenkontors der Reederei selbst ein. Als solches erläßt er Ankündigungen über Verschiffungsangelegenheiten in den Tageszeitungen, läßt in Befrachterkreisen Fahrpläne der von ihm vertretenden Reederei zirkulieren, beantwortet die Fragen der Interessenten nach Verschiffungsgelegenheit oder Höhe der Frachtraten und nimmt deren Ladungsanmeldungen entgegen.

Was nun den Abschluß der Frachtverträge insbesondere anlangt, so ist davon auszugehen, daß einem Stückgutfrachtvertrage trotz der gegenteiligen Tendenz des geltenden H. G. B., in § 565 ihren Ausdruck findet, heute im Zeitalter der Linienschiffahrt die Stipulation der Transportausführung mit einem bestimmten Schiff im Gegensatz zum Chartervertrage[4]) nicht mehr begriffswesentlich ist[5]). Vielfach ist die Beförderungsverpflichtung des Verfrachters daher nicht mehr an ein bestimmtes Schiff gebunden, sondern zu einer Wahlschuld mit Wahlrecht des Verfrachters geworden, bei Dauerfrachtverträgen sogar zu einer Gattungsschuld. Die Konkretisierung des Schuldverhältnisses

---

[1]) Hans. Hptbl., 1879, S. 142.
[2]) Schaps, § 298 Anm. 12a; Böyens, S. 225; Poppenheim, S. 113.
[3]) S. 35.
[4]) Vergl. S. 31.
[5]) Wüstendörfer, S. 203 ff., S. 210 ff.; Schaps, § 556 Anm. 4, S. 310; Pappenheim, S. 17 ff.

tritt in solchen Fällen fast immer mit der vollendeten Abladung ein, d. h. zu dem Zeitpunkt, an dem das den Gegenstand des Frachtvertrages bildende Frachtgut an Bord des Schiffes gelangt[1]). Der Grund für diesen Tendenzumschlag liegt darin, daß die Befrachter heutigentages, wo die auf einer Route verkehrenden Dampfer derselben Linienreederei hinsichtlich Qualität oder Geschwindigkeit keine wesentlichen Unterschiede aufweisen, natürlich an der Verwendung eines von vornherein bestimmten Schiffes für den Frachttransport nicht mehr das Interesse haben, wie früher zur Zeit der Segelschiffahrt[2]).

Die Ladungsannahme geht in Bremen durchweg in folgender Weise vor sich:

Die Befrachter oder Ablader (meistens Spediteure in deren Auftrag) reichen bei Schiffsmaklern oder Reedereien, die in § 29 d und e der Betriebsordnung der Lagerhausgesellschaft vorgesehenen Entlade- oder Absetzanträge ein. Diese Anträge stellen Anweisungen an die Lagerhausgesellschaft dar, die darin angeführten Frachtgüter in die Quaischuppen aufzunehmen und an Bord eines bestimmten Schiffes zur Verladung zu bringen; und zwar gelten die Entladeanträge für solche Güter, die mit der Eisenbahn angebracht werden, während die Absetzanträge der Übernahme der auf andere Weise auf dem Landwege angebrachten Güter zu dienen bestimmt sind. Diese Anträge bedürfen jedoch zum Zeichen dafür, daß die darin ebenso wie auf dem Aufsetz- oder Auslieferungsanträgen genau unter Angabe des Bestimmungshafens bezeichneten Güter zur Verschiffung angenommen sind, einer Gegenzeichnung des Schiffes oder des Schiffsmaklers als seines Vertreters. Ohne diese darf die Lagerhausgesellschaft die bei ihr zugleich mit den Anträgen eingereichten Güter nicht annehmen. Die Schiffsmakler pflegen die Gegenzeichnung dadurch auszuführen, daß sie die bei ihnen eingereichten Anträge mit ihrem Firmenstempel versehen, jedoch mit dem Vermerk „ohne Verbindlichkeit".

In der Regel, insbesondere bei kleineren Ladungspartien, stellt dieser Vorgang den Abschluß des Frachtvertrages dar. Die vom Schiffsmakler vertretene Reederei wird dadurch zur Beförderung der in dem Antrage aufgeführten Güter nach dem darin angegebenen Hafen verpflichtet; jedoch ist dem Schiffsmakler als Vertreter der Verfrachterin durch den Zusatz „ohne Verbindlichkeit" gestattet, nach seiner Wahl den Transport unter Umständen auch mit einem anderen Dampfer derselben Reederei, als den in dem Antrage aufgeführten, etwa mit dem nächsten in derselben Route verkehrenden, ausführen zu lassen.

---

[1]) Schaps a. a. O., S. 311.
[2]) Pappenheim, S. 18.

Diese Handhabung ist deshalb notwendig, weil der Schiffsmakler nicht immer in der Lage ist, von vornherein das ganze Ladungsangebot zu übersehen und entsprechend zu disponieren, das umsoweniger, als viele Schiffe vor Bremen bereits in anderen Häfen Ladung genommen haben.

Legt aber der Verfrachter besonderen Wert darauf, die von ihm zur Verschiffung zu bringende Ware möglichst schnell, etwa mit dem nächsten Dampfer zu verfrachten, so gibt er dem Schiffsmakler hiervon Kenntnis, etwa durch Schreiben folgenden Inhalts:

Böning & Co., Bremen.

Für den am 11. Februar 1932 nach Alexandria abgehenden Dampfer Alaya der D. L. L. melde ich hiermit die nachfolgenden Güter zur Verschiffung an:

. . . . . .

. . . . . .

Der in diesem Schreiben enthaltene Antrag auf Abschluß eines Frachtvertrages mit einem bestimmten Schiff bedarf im Falle der Ablehnung unverzüglicher Beantwortung, da er sonst gemäß § 362 H. G. B. als angenommen gilt. Selbstverständlich vermag auch der Stempel „ohne Verbindlichkeit" auf dem später eingereichten Antrage daran nichts zu ändern, da der Vertragsschluß in diesem Falle eben schon vorher erfolgt ist. Überhaupt dürfte es nicht selten vorkommen, daß die auf den von den Spediteuren eingereichten Anträge angeführten Frachtgüter bereits Gegenstand eines Frachtvertrages sind, denn vielfach ist der Abschluß der Frachtverträge, insbesondere hinsichtlich größerer Ladungspartien, bereits in die Hand des binnenländischen Frachtkontors oder Agenten der Reederei gelegt worden. In solchen Fällen beschränkt sich die Tätigkeit des Schiffsmaklers fast lediglich auf Dienstleistungen technischer Art.

Nicht berücksichtigt ist in der bisherigen Darstellung die Handhabung hinsichtlich der Annahme derjenigen Güter, die auf dem Wasserwege durch Flußleichter längsseit des Seeschiffes zur Übernahme gebracht werden. Der Vertragsabschluß wird in solchen Fällen, da es sich ausnahmslos um größere Transporte handelt, meist der Abladung vorhergegangen sein. Nach geschehener Übernahme der Ladung erhält der Ablader oder dessen Vertreter vom Schiff eine vorläufige Bescheinigung, das sogen. „mates receipt". Dasselbe gilt auch für die Annahme des Durchguts, d. h. derjenigen Güter, die aus einem Seeschiff zur Weiterbeförderung in ein anderes übernommen werden. Im allgemeinen erübrigt sich jedoch in Bremen die Ausstellung derartiger Empfangsscheine, da bei dem oben geschilderten Verfahren in genügender Weise

für den Schutz der Verfrachter gesorgt ist. Letztere könnten mit Hilfe der Lagerhausgesellschaft, die insoweit beiden Parteien gegenüber eine völlig objektive Stellung einnimmt, jederzeit den Beweis für die erfolgte Annahme der Güter erbringen.

„Mate receipts" kommen außer den oben angeführten Fällen in Bremen noch im sogen. Parcel-Verkehr vor, d. h. bei der Verfrachtung von kleineren Ladungsstücken[1]) (bis zu 25 kg.), worüber in Bremen kein Konnossement ausgestellt zu werden pflegt, sondern ein Parcel-Schein" (kein Orderpapier); und zwar werden die vorgedruckten „Mate receipts" von den Verfrachtern oder Abladern beim Schiffsmakler ebenso wie die oben besprochenen Anträge zur Abstempelung zum Zeichen des Einverständnisses eingereicht (Frachtvertragsabschluß). Mit dem „parcel" und dem abgestempelten „receipt" begibt sich der Verfrachter oder sein Vertreter an Bord und liefert ersteres dem Ladungsoffizier ab, der sodann das „mates receipt" unterzeichnet. Gegen Rückgabe des nnterzeichneten „mates receipt" erfolgt dann im Kontor des Schiffsmaklers die Aushändigung des Parcel-Scheins.

Den bei weitem größten Raum innerhalb des hier zur Erörterung stehenden Tätigkeits-Komplexes nimmt jedoch nicht der Abschluß von Frachtverträgen, sondern die Bearbeitung der Konnossemente im Kontor des Schiffsmaklers ein. Letztere werden, wie uns bereits bekannt ist[2]), von den Befrachtern oder Abladern aufgemacht, d. h. ausgefüllt, und beim Schiffsmakler eingereicht. Dieser hat jetzt zunächst die Richtigkeit der darin enthaltenden Angaben durch Vergleich mit den oben erwähnten Anträgen, die nach Bearbeitung durch die Lagerhausgesellschaft von dieser an den Schiffsmakler ausgehändigt werden, sowie mit den von den Ladungsschreibern (Tallyleuten, Kontrolleuren) angefertigten Aufstellungen über die in das Schiff geladenen Güter zu prüfen.

Nach vorgenommener Prüfung erfolgt die Berechnung der Fracht, die mit äußerster Sorgfalt zu geschehen hat. Zwar hat heute jede Linienreederei ihren bis ins einzelne genau festgelegten Frachttarif, dieser wird jedoch in vielen Fällen durch Sondervereinbarungen[3]) oder Dauerfrachtverträge mit bestimmten Befrachtern durchbrochen.

Schließlich erfolgt die Zeichnung der Konnossemente entweder durch den Schiffsmakler selbst oder einen von diesem bevollmächtigten Angestellten und die Aufstellung des Manifestes[4]) sowie danach die Aushändigung der unterzeichneten Konnossemente an die Frachtinteressenten.

---

[1]) Wüstendörfer, S. 323.
[2]) Siehe oben S. 48.
[3]) Siehe oben S. 35.
[4]) Oben, S. 42.

§ 4.

Die Zeichnung des Konnossements.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß aus der Beauftragung eines Schiffsmaklers mit den Klarierungsgeschäften für ein einzelnes Schiff nicht ohne weiteres auf eine Legitimation desselben, die Zeichnung des Konnossements an Stelle des Kapitäns vorzunehmen, geschlossen werden kann. Insoweit trifft daher die früher allgemein vertretene Ansicht auch heute noch zu, daß es für die Gültigkeit eines Konnossements nicht genügt, wenn dieses von einem Schiffsmakler oder Agenten gezeichnet wird, der dazu vom Kapitän nicht autorisiert ist, daß also der Schiffsmakler als solcher zur Konnossementszeichnung nicht berechtigt ist[1]).

Daß der Kapitän überhaupt in der Lage ist, nach allgemeinen Grundsätzen seine Befugnis zur Zeichnung der Konnossemente zu substituieren, darüber war man sich schon vor Einführung des A. D. H. G. B. klar[2]). Diese Erkenntnis entsprang der Erwägung, daß es für einen Kapitän, zumal im Stückgüterfrachtverkehr, einen lästigen zeitraubenden Zwang darstellen würde, müßte er jedes einzelne Konnossement selbst zeichnen. Was aber damals schon galt, gilt natürlich heute in noch viel stärkerem Maße. Es hieße geradezu etwas unmögliches von dem Kapitän eines Liniendampfers verlangen, innerhalb seines manchmal nur auf 24 Stunden berechneten Aufenthalts im Hafen tausende von Unterschriften zu leisten[3]). Der Gesetzgeber glaubte dem später durch Schaffung des § 642 Abs. 4 H. G. B. Rechnung tragen zu müssen.

Es fragt sich jedoch, weiter: Ist der Kapitän in der Lage, seine ihm durch Gesetz erteilte Vollmacht (§ 642 Abs. 1 H. G. B.) zur Ausstellung (Zeichnung) der Konnossemente auf eine andere Person, etwa einem Schiffsmakler, lediglich kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§ 526 ff. H. G. B.), d. h. ohne besondere Vollmacht seines Reeders, derart zu übertragen, daß dieser andere neben ihm oder an seiner Stelle zur Ausstellung der Konnossemente befugt wird? Diese Frage kann nicht einheitlich beantwortet werden. Es ist bei ihrer Beantwortung vielmehr ein Unterschied zu machen, ob die Bevollmächtigung im Heimathafen oder außerhalb desselben geschehen soll. Was zunächst den letzteren Fall anbetrifft, so folgt die Bejahung ohne weiteres aus § 527 H. G. B. Denn ebenso wie die Annahme eines Schiffsmaklers überhaupt, so gehört auch die Substituierung desselben in die gesetzliche

---

[1]) N. Archiv f. H. R. II, S. 117, O. A. G. Lübeck, Bremer Sammlung, Bd. IV, S. 105 ff., R. O. H. G., Bd. 14, No. 107, S. 337.

[2]) Voigt jr. i. N. Archiv f. H. R., Bd. II, S. 461 ff.

[3]) Wüstendörfer, S. 76.

Vollmachtstellung des Kapitäns hinsichtlich der Ausstellung der Konnossemente zu denjenigen Rechtshandlungen, welche die Reise mit sich bringt[1]).

Die rechtliche Beurteilung muß jedoch für den Fall eine andere sein, daß die Bevollmächtigung im Heimathafen selbst erfolgt. Zwar stellt die Vorschrift des § 526 H. G. B., wonach vom Kapitän während der Anwesenheit seines Schiffes im Heimathafen abgeschlossene Rechtsgeschäfte für den Reeder nur dann verbindlich sind, wenn sie in dessen Vollmacht getätigt wurden, nur ein Prinzip auf, welches Ausnahmen, die sich aus anderen Bestimmungen des Gesetzes ergeben, zuläßt. Es ist ferner sowohl in der Theorie als auch in der Praxis der Gerichte niemals ein Zweifel an der Berechtigung und Verpflichtung des Kapitäns, auch im Heimathafen Konnossemente zu zeichnen, aufgetaucht[2]), da § 642 H. G. B. eben eine Ausnahme vom Prinzip des § 526 H. G. B. darstellt. Schließlich ist in dieser Arbeit selbst der Standpunkt vertreten worden[3]), daß das Gesetz eine erweiternde Auslegung dahin verträgt, daß auch die Annahme eines Schiffmaklers zwecks Leistung von Hilfsdiensten bei Auslieferung oder Annahme von Ladung durch den Kapitän im Heimathafen ohne Vollmacht seines Reeders von den ersterem im § 642 und § 650 durch das Gesetz erteilten Befugnissen umfaßt wird. Eine noch weitergehende Auslegung des § 642 H. G. B., nämlich dahin, daß auch die Substituierung dieses angenommenen Schiffsmaklers in die Ausstellung der Konnossemente die Befugnisse des Kapitäns nicht überschreite, ist jedoch nicht gestattet. § 642 H. G. B. erteilt mithin dem Kapitän wohl selbst die Vertretungsmacht für die Konnossementsausstellung im Heimathafen, gewährt aber ihm nicht ebenso die Befugnis, eine andere Person damit zu bevollmächtigen[4]).

Naturgemäß spielt aber die gelegentliche durch einen Kapitän vorgenommene Bevollmächtigung eines Schiffsmaklers mit der Konnossementsausstellung heute in Zeiten der Linienfahrt in der Praxis nur eine bescheidene Rolle. Was nun die Linienfahrt selbst anlangt, so liegen, wie wir gesehen haben, die Verhältnisse insofern anders, als nicht der Kapitän, sondern die Reederei selbst dem Schiffsmakler bei Abschluß des Agenturvertrages handelnd entgegentritt. So hat denn auch die Bevollmächtigung mit der Konnossementsausstellung

---

[1]) Wüstendörfer, S. 232, Pappenheim, S. 226, Hasselmann, S. 63, Hans. Hptbl. 1909, No. 115, S. 139.

[2]) Seufferts Archiv, Bd. 43, No. 211, S. 318; Pappenheim, Seerechtliche Vertreter des Reeders, in Leipziger Zeitschrift 1913, Sp. 108.

[3]) Oben, S 50 ff.

[4]) Schaps, § 642, Anm. 15, S. 511, Pappenheim, S. 226, Anm. 3; a. A.: Hasselmann, S. 63.

durch den Reeder selbst zu erfolgen. Daß dieser dazu rechtlich in der Lage ist, unterliegt keinem Zweifel, da der Kapitän keineswegs die einzige kraft Gesetzes zur Ausstellung eines rechtsgültigen Konnossements befugte Person ist[1]). Man war sich in der Rechtsprechung schon vor Schaffung des § 642 Abs. 4 darüber einig, daß nicht nur der Reeder selbst, sondern auch jede andere von ihm dazu ermächtigte Person ein vollwirksames Konnossement ausstellen könne[2]). Da jedoch die Agenturverträge zwischen Reederei und Schiffsmakler häufig eine ausdrückliche Ermächtigung vermissen lassen, während es andererseits aber — auch in Bremen — allgemein üblich ist, daß die Linienreedereien sich der Schiffsmakler als ihrer Agenten auch bei der Leistung der Unterschrift unter die von diesen bearbeiteten Konnossemente bedienen, erhebt sich die Frage, ob nicht eine stillschweigende Ermächtigung anzunehmen ist. Dies wird seit einem Erkenntnis des Hanseatischen Oberlandesgerichts[3]) heute allgemein angenommen[4]). Der Satz, daß der Schiffsmakler- oder Agent als solcher zur Konnossementszeichnung nicht befugt sei, läßt sich danach in dieser allgemeinen Fassung nicht mehr aufrecht erhalten. Der zwichen Reeder und Schiffsmakler abgeschlossene Agenturvertrag ist danach gemäß § 157 B. G. B. und § 346 H. G. B. dahin auszulegen, daß darin stillschweigend auch die Ermächtigung zur Konnossementszeichnung enthalten ist.

Zu demselben Ergebnis gelangt man auf dem Wege über § 54 H. G. B.[5]): Zu denjenigen Geschäften und Rechtshandlnngen, welche der Betrieb des Frachtenkontors einer Linienreederei für gewöhnlich mit sich bringt, gehört auch die Ausstellung der Konnossemente. Also erstreckt sich die Vollmacht des Schiffsmaklers in seiner Eigenschaft als Agent einen Linienreederei im Zweifel auch hierauf, wobei es dahingestellt sein kann, ob der sogen. Abschlußagent als solcher bereits Handlungsbevollmächtigter im Sinne des § 54 H. G. B. ist[6]), oder ob er eine diesem so ähnliche Rechtsstellung einnimmt, daß sich die entsprechende Anwendung der genannten Vorschrift auf ihn rechtfertigt[7]). In Bremen gilt dies nicht nur hinsichtlich der mit auswärtigen Reedereien abgeschlossenen Agenturverträge, sondern muß ebenso im Hinblick auf die mit einheimischen Reedereien bestehenden Vertragsverhältnisse angenommen werden[8]).

---

[1]) Pappenheim in Zeitschrift f. Handelsrecht, Bd. 46, S. 275; Hasselmann, S. 63.
[2]) H. O. L. in Hans. Hptbl. 1887, No. 18, S. 171; R. G. in Hans. Hptbl. 1888, No. 80, S. 183.
[3]) Hans. Hptbl. 1895, No. 49, S. 140.
[4]) Wüstendörfer, S. 235; Schaps, S. 298, Anm. 12a.
[5]) Pappenheim, S. 226.
[6]) Düringer-Hachenberg-Hoeniger, § 86, Anm. 3, S. 686.
[7]) Lehmann-Ring, § 86 No. 1, S. 301.
[8]) A. A. zum Teil, Wüstendörfer, S. 236.

Die Zeichnung der Konnossemente geschieht in Bremen durchweg handschriftlich, und zwar entweder durch den Schiffsmakler bezw. seinen Prokuristen selbst oder durch einen von ihm hierzu bevollmächtigten Angestellten[1]). Im letzteren Falle würde die Unterschrift lauten:

Für den Kapttän.
Böning & Co.
I. V.
Unterschrift.

Auf manchen Konnossementen ist jedoch der Vordruck „Für den Kapitän" als überflüssig fortgelassen, sodaß das Konnossement nur den Firmenstempel des Schiffsmaklers mit der Unterschrift des bevollmächtigten Angestellten aufweist. Daß der Schiffsmakler hierbei nicht im eigenen Namen sondern im Namen der von ihm vertretenen Reederei handelt, ergibt sich immer schon aus der am Kopf des Konnossements vorgedruckten Firma der Reederei.

Diese Art der handschriftlichen Zeichnung genügt der Vorschrift des § 126 B. G. B., die in denjenigen Fällen, in denen vom Gesetz für ein zu vollziehendes Rechtsgeschäft schriftliche Form verlangt wird, zwar nicht Unterschrift des eigenen Namens, aber doch eine eigenhändige Namenunterschrift verlangt[2]). Daß aber das durch die Konnossementsausstellung zu vollziehende Rechtsgeschäft zu denjenigen gehört, für welche schriftliche Form vom Gesetz vorgeschrieben ist — was vom Hanseatischen Oberlandesgericht einmal irrtümlich verneint worden ist[3]) —, hat Wüstendörfer überzeugend mit der Begründung nachgewiesen, daß sonst sämtliche Vorschriften über Ausstellung und Inhalt des Konnossements sinnlos wären.

Aus diesem Grunde kann daher in Übereinstimmung mit der herrschenden Meinung[4]) die in Hamburg übliche Unterstempelung entweder mit dem im Besitz des Schiffsmaklers befindlichen Faksimile der Kapitänsunterschrift oder dem Namenszuge des Schiffsmaklers selbst nicht als mit der zwingenden Norm des § 126 B. G. B. in Einklang stehend erachtet werden. Es handelt sich hierbei um eine bloße Verkehrssitte, die einer reichsgesetzlichen Bestimmung gegenüber

---

[1]) Auch der Norddeutsche Lloyd läßt, soweit er die Befrachtung der Schiffe in eigener Regie hat, sowohl in Bremen wie in Bremerhaven die Konnossemente durch bevollmächtigte Angestellte zeichnen.

[2]) Wüstendörfer, S. 231; Staub, § 350 H. G. B., Anm. 58.

[3]) Hans. Hptbl. 1904, No. 141, S. 310.

[4]) Boyens, Bd. II, S. 309; Wüstendörfer a. a. O., ausführlich Hasselmann, S. 65 ff., Brandis, Bd. II, S. 47, Schaps, § 642 Anm. 18, S. 514 gegen Pappenheim S. 229; Hamb. Handelsger. Zeitung 1872, No. 290, S. 352; Hans. Hptbl. 1904, No. 141, S. 309.

keine derogierende Bedeutung besitzt. Anders wäre es allerdings dann, wenn sich aus dieser hamburgischen Usance ein allgemeines Gewohnheitsrecht entwickelt hätte. Ein solches derogierendes Gewohnheitsrecht läßt sich jedoch auch heute noch nicht nachweisen.

Allerdings hat Wüstendörfer, der in seinen „Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages" den hier vertretenen Standpunkt gerade begründet hatte, später seine Ansicht geändert und ist zu der entgegengesetzten Ansicht übergegangen, nämlich dazu, daß auch die Unterstempelung zulässig sei[1]). Diese Ansichtsänderung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit einer prinzipiellen Änderung in Wüstendörfers Anschauungen über die sogen. soziologische Rechtsfindung. Während er früher[2]) in der Erwägung, daß Entscheidungen gegen den Wortlaut des Gesetzes nicht zulässig seien, dem Richter einen Einfluß auf die Fortbildung des geltenden Rechts nur bis zu dem Punkte eingeräumt wissen wollte, an dem der Wortlaut des Gesetzes Halt gebietet und dies im übrigen Sache des Gesetzgebers sein ließ, ist er später zu der Überzeugung gelangt[3]), daß unter gewissen Umständen auch Auslegung des Richters gegen den klaren Wortlaut des Gesetzes zu billigen seien. Hierin kann ihm jedoch — ohne hier zu all diesen Fragen abschließend Stellung nehmen zu wollen — nicht gefolgt werden. Gerade einer Formvorschrift, wie dem § 126 B.G.B. gegenüber, ist den Bestrebungen, dem Richter eine freiere Stellung zum Gesetz zu geben, ein unbedingtes Halt geboten. Aus diesem Grunde ist auch eine analoge Anwendung der Sondersätze über den Frachtbrief (§ 426 Ziff. 9 H. G. B.) oder über die Inhaberschuldverschreibung[4]) nicht gestattet.

Mit der im vorstehenden vertretenen Meinung soll nun allerdings in keiner Weise zum Ausdruck gebracht werden, daß der augenblickliche Rechtszustand ein idealer sei, d. h. den Anforderungen des Verkehrs entspreche. Er hat vielmehr seine nicht zu unterschätzenden Nachteile. In den Kontoren der großen Schiffsmaklerfirmen häufen sich zur Zeit der Expedition größerer Liniendampfer unter Umständen 1000 und mehr Sätze von Konnossementen, jeder Satz, von den Kopien abgesehen, in Stärke von mindestens 4 Exemplaren. Es sind also bei jeder größeren Expedition vom Schiffsmakler und seinen Angestellten Tausende von Unterschriften zu leisten, das bedeutet aber eine nicht unerhebliche zeitraubende Arbeitsleistung rein mechanischer Natur.

---

[1]) Wüstendörfer, Die Deutsche Rechtsprechung am Wendepunkt, Archiv f. ziv. Praxis, Bd. 110 (1913), S. 350 ff.

[2]) Vergl. Studien, Einl. S. 5 und S. 252.

[3]) Archiv. für ziv. Praxis a. a. O., S. 333 ff., insbes. S. 342 und S. 353.

[4]) Wüstendörfer a. a. O., S. 351; Pappenheim, S. 230.

Andererseits darf aber nicht unberücksichtigt gelassen werden, daß aus alter Tradition die mit der Hand vollzogene Unterschriftsleistung sich in Kaufmannskreisen auch heute noch einer größeren Wertschätzung erfreut als ein Faksimile. Dies findet in Bremen seinen Ausdruck auch darin, daß vielfach ältere Schiffsmaklerfirmen die Unterschrift unter die Konnossemente durch einen leitenden Angestellten, wenn nicht einen der Inhaber selbst, vollziehen lassen. Auch die Banken pflegen das handschriftlich unterzeichnete Konnossement vorzuziehen.

Des weiteren muß aber auch der Tatsache Rechnung getragen werden, daß die ausländischen Zollgesetze vielfach für die den Zollbehörden vorzulegenden Konnossemente die eigenhändig vollzogene Unterschrift des Kapitäns verlangen, und für den Fall, daß diesem Erfordernis nicht genügt wird, den Behörden die Zollabfertigung der auf solche Konnossemente verladenen Frachtgüter untersagen[1]).

Das alles wird erwogen werden müssen, bevor man nach dem Vorschlage von Wüstendörfer[2]) die gesetzlichen Bestimmungen dahin ändert, daß beim Konnossement anstelle der eigenhändigen Namensunterschrift des Ausstellers ebenso wie im Frachtbrief des Landfrachtverkehrs für diejenige des Absenders (§ 426 Ziff. 9 H. G. B.) eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift desselben treten kann, und so eine Ausnahme von der zwingenden Norm des § 126 B. G. B. ausdrücklich statuiert.

Allerdings muß der Vorschlag von Hasselmann[3]), der anscheinend darauf hinausläuft, de lege ferenda keine andere faksimilierte Unterschrift als die des Kapitäns für ausreichend zu erklären, als mit der Praxis und auch mit § 642 Abs. IV H. G. B. unvereinbar abgelehnt werden. Die Gründe die für diesen Vorschlag von Hasselmann ins Treffen geführt werden, können nicht als stichhaltig erachtet werden. Es ist nicht einzusehen, wieso gerade erst dadurch, daß neben dem Faksimile der Kapitänsunterschrift auch die der Unterschriften anderer Vertreter des Reeders i. S. des § 642 Abs. IV zur Konnossementszeichnung zugelassen werden, ersterer auch gesetzlich zum einfachen Schiffsführer herabgedrückt werden soll[4]), zumal doch die anderen Vertreter durch § 642 IV H. G. B. kraft Gesetzes schon längst die Befugnis erhalten haben, die Konnossemente sogar zu zeichnen.

Völlig abwegig erscheint jedoch das weitere Argument, daß hierdurch der Name des Kapitäns auf dem Konnossement gestrichen werde, wodurch diesem nun auch äußerlich die Verantwortung für den Frachtvertrag

---

[1]) Z. B. Argentinien in Art. 880 des Gesetzes No. 810 von 1930.
[2]) Studien, S. 252.
[3]) S. 72.
[4]) a. a. O., S. 71.

genommen würde[1]). Hier liegt offenbar eine Verwechselung zwischen Name (§ 643 Ziff. 1 H. G. B.) und Unterschrift vor. Ersterer erscheint regelmäßig am Kopf der Konnossemente: „Shipped in outward good order and condition by . . . . . on board by the Steam-Ship . . . . . whereof Capt. . . . . is Master", während letzere unter den Text gesetzt wird; das Gesetz tut ihrer als selbstverständlich in § 643 H. G. B. keine Erwähnung. Beide tangieren sich demnach garnicht.

Auf dieser offenbaren Verwechslung scheint auch die Ansicht Hasselmanns zu beruhen, aus § 426 Abs. 2 Ziff. 9 brauche nur der Satz: „eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend", in § 643 Ziff. 1 eingestellt werden, um die in Hamburg kaum noch aus der Welt zu schaffende Usance, die Konnossemente mit einem Faksimile der Unterschrift des Kapitäns zu versehen, zu legalisieren. Dies ist, wie aus den vorstehenden Ausführungen ersichtlich, ebenfalls unzutreffend. Vielmehr muß der Gesetzgeber, wenn er dem Vorschlag Wüstendörfers wirklich gesetzliche Geltung verschaffen will, dem § 643 H. G. B. eine besondere Ziffer 11 anfügen, der dann folgendermaßen lauten würde:

§ 643.

Das Konnossement enthält

1. . . . . .

11. Die Unterschrift des Ausstellers; eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend.

§ 5.

Sonstige Hilfsdienste rechtlicher und tatsächlicher Art.

Mit der Aushändigung der gezeichneten Konnossemente an die Ablader ist die innerhalb des Frachtgeschäfts liegende Tätigkeit des Schiffsmaklers aber noch keineswegs erschöpft.

Es folgt vielmehr zunächst die Einziehung der Fracht. Heutigen Tages geschieht nämlich die Bezahlung der Fracht für die nach ausländischen, insbesondere außereuropäischen Häfen, zur Verladung gebrachten Frachtgüter in der Regel im Abgangshafen durch die Befrachter oder Ablader im Anschluß an die Verschiffung.

Konnossementsklauseln: „Freight payable in Bremen"

„Freight payable by the shippers
in cash without deduction"

„Freight for the said goods and primage to become due on shipment and to be prepaid by shippers in cash without deduction".

[1]) a. a. O.

Hierzu mag zur Vermeidung von Mißverständnissen erwähnt werden, daß „shipper" der englische Ausdruck für Ablader ist.

Vom Rechtsstandpunkt aus ist hierzu zu sagen, daß der Schiffsmakler, der für eine vom ihm vertretene Linienreederei Frachten einkassiert, sei es im einkommenden Verkehr von den Ladungsempfängern, im ausgehenden von den Befrachtern, hierzu kraft Gesetzes nur dann befugt ist, wenn ihm eine Ermächtigung von der betreffenden Reederei erteilt ist. Dies folgt aus der Vorschrift des § 86 Abs. 1 H. G. B., wonach beim sog. Platzagenten — und als solcher ist der Schiffsmakler in diesen Fällen immer anzusehen[1]) —, die Befugnis zum Inkasso und zur Stundung von dieser besonderen Ermächtigung abhängt. Auch eine lokale Usance, wonach dem Schiffsmakler in seiner Eigenschaft als Reederei-Agenten in Hamburg und Bremen Inkassovollmacht zusteht, würde gegenüber der oben citierten reichsrechtlichen Norm nichts verschlagen, wenngleich es sich hierbei lediglich um eine dispositive Bestimmung handelt[2]). Worin liegt also die rechtliche Erklärung dafür, daß der Schiffsmakler in der Praxis meistens ohne diese besondere Bevollmächtigung das Frachteninkasso für die von ihm vertretene Reederei vornimmt? Sie kann nur darin liegen, daß hinsichtlich des Frachteninkassos dasselbe gilt, wie hinsichtlich der Zeichnung der Konnossemente durch den Schiffsmakler in seiner Eigenschaft als Reederei-Agent. Der zwischen Reederei und Makler bestehende Agenturvertrag ist in Gemäßheit von § 157 B. G. B. und § 346 H. G. B. dahin auszulegen, daß darin implicite die Ermächtigung zum Inkasso und zur Stundung der Frachten enthalten ist[3]).

Mit Notwendigkeit ergibt sich jedoch hieraus weiter, daß der Reeder die von seinem Schiffsmakler aufgemachte Frachtrechnung gegen sich gelten lassen muß[4]).

Dagegen gilt der Schiffsmakler in Bremen — und hierin liegt ein wesentlicher Unterschied zu Hamburg[5]) — nicht als aktiv legitimiert zur gerichtlichen Geltendmachung der dem von ihm vertretenen Reeder gegen Dritte zustehenden Ansprüche. Seine Mitwirkung bei Rechtsstreitigkeiten der von ihm vertretenden Reederei beschränkt sich darauf, daß er dieser einen Anwalt für die Führung des Prozesses vorschlägt, für dessen Bevollmächtigung seitens der Reederei Sorge

---

[1]) Nicht etwa als Handelsmäkler; § 97 H. G. B. würde nur in den Fällen zum Zuge kommen, wenn es sich um Einziehung der Fracht für eine vom Schiffsmakler vermittelte Charterpartie handelt; s. K. Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts, S. 278, mißverständlich Hasselmann, S. 55.

[2]) R. O. H. G., Bd. 7, No. 83, S. 370, Bd. 11, No. 81, S. 243; Fuchsberger, Entscheidungen aus dem Gebiete des Handelsrechts, S. 195;

[3]) Hasselmann, a. a. O.

[4]) Hans. Hptbl. 1886, No. 12, S. 31, Schaps, S. 298, Anm. 12a.

[5]) Schaps, S. 298, Anm. 12b.

trägt und ihn schließlich während der Dauer des Prozesses fortlaufend mit den nötigen Instruktionen versieht. Der ausländische Reeder muß somit in Bremen im eigenen Namen klagen oder seine Ansprüche an den Schiffsmakler abtreten.

In denselben Rahmen fällt auch die Tätigkeit des Schiffsmaklers bei Auskehrung des Rabatts an die Verlader. Fast sämtliche größeren Reedereien gewähren nämlich denjenigen Verladern, die innerhalb eines gewissen Zeitraums für Verschiffungen nur ihre Dampfer benutzen, am Ende dieses Zeitraums einen Rabatt auf die eingezahlte Fracht. Die Verlader pflegen daher Erklärungen über die von ihnen zur Verschiffungen gebrachten Gütermengen beim Schiffsmakler einzureichen, der diese sodann an Hand der Manifeste prüft und zur weiteren Kontrolle an die Reederei vorlegt. Nachdem dies geschehen, zahlt der Schiffsmakler oder die Reederei selbst den Rabatt aus[1]).

Unter gewissen Umständen gehört auch der Abschluß von Versicherungsverträgen über die Ladung zu dem hier zur Erörterung stehenden Tätigkeitskomplex des Schiffsmaklers. Hierzu ist im allgemeinen zu sagen, daß an sich das Eingehen von Versicherungsverträgen hinsichtlich der Ladung nicht Sache des Schiffsmaklers ist, sondern der Frachtinteressenten. Das ist selbstverständlich, denn an der Versicherung der Ladung ist ja nicht das Schiff, sondern der Befrachter in erster Linie interessiert. Der Schiffsmakler kommt daher zumeist auch garnicht in die Lage, einen Versicherungsmakler mit dem Abschluß einer diesbezüglichen Versicherung zu betrauen[2]), es sei denn, daß er für die betreffende Ladung zugleich als Spediteur tätig ist.

Es gibt aber auch Fälle, in denen eine Versicherung der Ladung im Interesse der Reederei liegt, nämlich dann, wenn sie vorgenommen wird, um diese gegen Ersatzansprüche der Frachtinteressenten zu schützen. Ein solcher Fall ist z. B. dann gegeben, wenn Frachtgut ohne Zustimmung des Abladers an Deck verladen wird (§ 566 H. G. B.), denn durch Verladung an Deck erhöht sich die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung durch überkommende Seen für die Ladung wesentlich. In solchen und ähnlich gearteten Fällen gilt daher der Schiffsmakler, wenn er hierbei als Agent einer auswärtigen Linienreederei tätig ist — aber nur dann — ohne weiteres als befugt, für deren Rechnung Extrarisiken zu decken und ist dementsprechend auch als ermächtigt anzusehen, sich dem Verfrachter gegenüber zum Abschluß derartiger Versicherungensverträge zu verpflichten[3]).

---

[1]) Darüber ausführlich Hasselmann, S. 80 ff.
[2]) Vergl. Hasselmann, S. 39.
[3]) Hans. R. u. G. Z. 1930, B. Spalte 279.

Aber das Tätigkeitsfeld des Schiffsmaklers in seiner Eigenschaft als Agent einer auswärtigen Reederei ist, wie bereits erwähnt, nicht beschränkt auf nur diejenige Tätigkeit, die mit dem Frachtgeschäft in Zusammenhang steht. Auch die außerhalb desselben liegende Hilfstätigkeit kann einen nicht geringen Umfang einnehmen, denn der Schiffsmakler hat doch in seiner Eigenschaft als Agent einer auswärtigen Reederei im fremden Hafen dort gewissermaßen sämtliche im Heimatshafen den verschiedenen Betriebsabteilungen der Reederei obliegenden Dienste zu verrichten. Dazu gehört insbesondere auch die regelmäßige Versorgung der Schiffe mit Proviant und Betriebsstoff (Kohlen, Bunkeröl oder Rohöl). Daher muß der Schiffsmakler als solcher auch zum Abschluß diesbezüglicher Verträge mit den Lieferanten ohne weiteres als befugt angesehen werden[1]).

Die Vergütung für die im vorstehenden besprochene Tätigkeit des Schiffsmaklers bestimmt sich nicht nach festen Sätzen, sondern besteht in der Regel in einem bestimmten Prozentsatz der für jedes von ihm bearbeitete Schiff berechneten Fracht. Ein Schiffsgläubigerrecht erwächst dem Schiffsmakler für diese Ansprüche allerdings nicht, da sie ja aus einem mit dem Reeder selbst abgeschlossenen Vertrage herrühren, dessen Ausführung ferner nicht zu den Dienstobliegenheiten des Kapitäns gehört hat.

D. Über die Vertretungsmacht insbesondere.

Aus den Ausführungen unter B. und C. lassen sich hinsichtlich der Vertretungsmacht des Schiffsmaklers folgende allgemeine Schlußfolgerungen ziehen:

I. Die Auslegung der zwischen den Schiffsmaklern und ihren Auftraggebern abgeschlossenen Verträge führt mit Hilfe des § 157 B. G. B. sowie des § 346 H. G. B. zu dem Ergebnis, daß der im Verkehr übliche Umfang der Tätigkeit des Schiffsmaklers auch hinsichtlich seiner Vertretungsbefugnis präsumtiv der maßgebende ist. Ebenso wie seine Geschäftstätigkeit einen ziemlich konstanten Umfang angenommen hat, der jedoch in den einzelnen Seehäfen ein verschiedener ist, so hat auch seine Vertretungsbefugnis einen präsumtiven Umfang erhalten, der nur durch besondere Bestimmungen im Einzelfalle eine Einschränkung erfahren kann[2]). Es ist dabei jedoch ferner zu berücksichtigen, daß auch der Umfang der Geschäftstätigkeit am selben Platze ein verschiedener sein kann, je nachdem, ob dem Schiffsmakler nur

[1]) Wüstendörfer in Ehrenbergs Handb. S. 342, vergl. Boyens I, S. 225.
[2]) Schaps, S. 295 Anm. 1, Wagner, S. 273, Hasselmann, S. 27, Hans. Hptbl. 1888, No. 132, S. 312.

gelegentlich die Vornahme der Klarierungsgeschäfte für ein einzelnes Schiff oder ob ihm das Frachten- und Expeditionskontor einer heimischen, oder ob ihm schließlich die gesamte dauernde Interessenwahrnehmung einer auswärtigen Reederei anvertraut ist. Demgemäß sind also auch dem Umfang seiner Vertretungsbefugnis verschiedene Grenzen gezogen.

Daraus ergibt sich, daß die Reederei sich einem Dritten gegenüber, der gegen sie Rechte aus Geschäften herleiten will, die der Schiffsmakler innerhalb des Rahmens seiner ihm als solchen zukommenden Vertretungsbefugnis getätigt hat, nicht mit der Behauptung ihren Verpflichtungen entziehen kann, daß der betreffende Schiffsmakler gerade zur Vornahme dieses Rechtsgeschäfts nicht ermächtigt gewesen sei. Der Dritte braucht danach nur die Tatsache der Ermächtigung selbst nachzuweisen, nicht aber wird von ihm für jedes einzelne mit dem Schiffsmakler getätigte Rechtsgeschäft der Beweis verlangt, daß dieser zur Vornahme gerade dieses Rechtsgeschäfts ermächtigt war. Vielmehr muß dem Dritten nachgewiesen werden, daß ihm Umstände bekannt gewesen sind, oder hätten bekannt sein müssen, welche die Vertretungsbefugnis in konkreten Fällen ausschlossen oder doch beschränkten (§ 54 Abs. 3 H. G. B.)[1]).

Diese Grundsätze gelten insbesondere auch hinsichtlich des Umfanges der Zeichnungsvollmacht des mit der Zeichnung der Konnossemente beauftragten Schiffsmaklers. Auch hier streitet für den gutgläubigen Dritten, der aus einem von einem solchen Schiffsmakler gezeichneten Konnossement Rechte gegen den dabei von diesem vertretenen Reeder herleiten will, die gesetzliche Vermutung des § 54 Abs. 3 H. G. B. Der betreffende Reeder kann sich in solchen Fällen demnach nicht darauf berufen, daß der von ihm mit der Zeichnung beauftragte Schiffsmakler seine Instruktionen überschritten habe[2]). Dies trifft in gleicher Weise sowohl für diejenigen Schiffsmakler zu, die in ihrer Eigenschaft als vom Reeder bestellte Agenten einer Linienreederei von diesem selbst mit der Zeichnung der Konnossemente beauftragt worden sind, als auch für diejenigen, die außerhalb des Heimatshafen vom Kapitän damit beauftragt werden. Dagegen glaubte Boyens[3]), zwischen beiden einen Unterschied machen zu müssen und für den letzteren Fall die Einschränkung mit Wirkung Dritten gegenüber zu bejahen. Das Hanseatische Oberlandesgericht ist ihm darin gefolgt und hat dementsprechend in einem Erkenntnis vom 20. 5. 1909 die Verpflichtung

[1]) Hans. Hptbl. 1888, a. a. O.; Wagner, a. a. O.

[2]) Schaps, § 642 Anm. 15, S. 512; Hans. Hptbl. 1887, No 118, S. 279 = Seuff. Archiv 43, No. 287, S. 348; Hans. Hptbl. 1888, No. 80, S. 184 = R. G. Ziv. Bd. 20, No. 13, S. 55; Hans. Hptbl. 1895; S. 140, No. 49.

[3]) Bd. II., S. 310, Anm. 11a.

des Reeders aus einem unter Überschreitung der vom Kapitän erteilten Instruktion von einem Schiffsmakler gezeichneten Konnossement verneimt und damit der Verkehrssicherheit einen nicht unerheblichen Schlag versetzt[1]). Boyens wie das Hanseatische Oberlandesgericht übersehen dabei, daß auch die vom Kapitän als Vertreter des Reeder-Kaufmanns im Rahmen seiner Befugnis erteilte Ermächtigung zur Zeichnung der Konnossemente eine Handlungsvollmacht im Sinne des § 54 H. G. B. darstellt, für deren Umfang eine gesetzliche Vermutung streitet[2]).

Mit Recht hat daher das Reichsgericht, der Revision des Klägers stattgebend, diese unhaltbare Entscheidung aufgehoben[3]), allerdings nicht mit der soeben angeführten Begründung, sondern unter Heranziehung des § 531 B. G. B., den es analog anwendet, indem es folgendermaßen argumentiert: Das von einem Schiffsmakler anstelle des Kapitäns gezeichnete Konnossement hat rechtlich dieselben Wirkungen für die Reederei wie das vom Kapitän selbst gezeichnete; wenn daher gemäß § 531 einem gutgläubigen Dritten gegenüber vom Reeder die Nichteinhaltung etwaiger Beschränkungen der gesetzlichen Befugnisse seitens des Kapitäns nicht entgegengehalten werden kann, so auch nicht eine Instruktionsüberschreitung des zeichnungsberechtigten Schiffsmaklers als Vertreter des Kapitäns[4]). Es wäre auch unlogisch, einem Kapitän der seine Befugnisse vom Reeder ableitet, das Recht zur Erteilung einer Vollmacht unter Beschränkungen zuzusprechen, ein Recht, welches nicht einmal dem Reeder selbst zusteht. Nicht ganz richtig ist es allerdings, wenn das Reichsgericht in seinen Urteilsgründen „von einer anderen gleichfalls unzulässigen Unterscheidung" spricht, die von Boyens gemacht werde, denn wie aus den Gründen des Urteils des O. L. G. erhellt, handelt es sich bei dem der Entscheidung zu Grunde liegenden Sachverhalt um denselben, den auch Boyens[5]) vor Augen hat, und danach auch um dieselbe Unterscheidung.

II. Der Schiffsmakler soll in bestimmtem Umfange den Kapitän ersetzen. Er muß daher insoweit als rechtsgeschäftlicher Substitut des Letzteren angesehen werden, dies auch dann, wenn seine Bestellung durch den Reeder selbst erfolgt ist, und er demgemäß auf Grund eines allgemeinen (Agenturvertrag) oder besonderen Auftrag des Reeders tätig wird[6]).

---

[1]) Hans. Hptbl. 1909, No. 105, S. 239.
[2]) Wüstendörfer, S. 233.
[3]) Hans. Hptbl. 1911, No. 19, S. 43 ff.
[4]) So auch Wüstendörfer a. a. O.
[5]) a. a. O.
[6]) Wagner, S. 271, Wüstendörfer, Studien, S. 241; derf. in Ehrenbergs Handbuch S. 340 ff., Hasselmann, S. 21, Hans. Hptbl. 1887, No. 128, S. 304, gleich Seuff. Archiv, Bd. 43, No. 211, S. 319.

Als Substitut des Kapitäns geht die Vertretungsmacht des Schiffsmaklers jedoch keinesfalls weiter als die gesetzlichen Befugnisse des ersteren, es sei denn, daß sie — und daß wird bei einem Agenturverhältnis vielfach anzunehmen sein — eine Erweiterung durch Vertrag oder auch durch die Verkehrssitte erfahren hat. Auch dürfen die so vom Schiffsmakler abgeschlossenen Rechtsgeschäfte die Beziehungen zu einem konkreten Schiff nicht vermissen lassen[1]).

Der Schiffsmakler ist ferner auch nicht befugt, vorbehaltlich einer vertragsmäßigen Erweiterung seiner Vollmacht durch den Reeder selbst sich mit Rechtshandlungen des Kapitäns in Widerspruch zu setzen. So haben früher die Gerichte wiederholt ausgesprochen, daß dem Schiffsmakler nicht gestattet sei, wesentliche Bestimmungen der vom Kapitän gezeichneten Konnossemente ohne Wissen des letzteren nachträglich zu ändern[2]). Dies auch bei Schaps[3]) angeführte Beispiel ist allerdings in der heutigen Zeit nicht mehr ganz zutreffend, da, wie wir gesehen haben, die Konnossemente im modernen Reedereibetriebe in den weitaus meisten Fällen vom Schiffsmakler selbst gezeichnet werden. Es hat daher nur noch für die wenigen Fälle in der Trampschiffahrt Geltung, in denen nach alter, aus der Segelschiffszeit überkommener Sitte der Kapitän im Kontor des Schiffsmaklers die von letzteren bearbeiteten Konnossemente mit seiner Unterschrift versieht. Widersprechen sich aber die Erklärung von Kapitän und Makler, so geht diejenige des Kapitäns vor. In der Linienfahrt wird allerdings in den meisten Fällen der Schiffsmakler als Reedereiagent in der Lage sein, eine weitergehende Befugnis darzutun[4]). Auch hierin zeigt sich wiederum, daß die Selbständigkeit des Kapitäns in rechtsgeschäftlicher Hinsicht, die unser geltendes Handelsgesetzbuch statuiert, in der Praxis heute so wesentlich eingeschränkt ist, daß dieser tatsächlich auf die Leitung des eigentlichen nautischen Betriebes beschränkt ist[5]).

Unrichtig ist es jedoch, weiter zu folgern, daß bei zeitlichem Wegfall des Kapitäns, etwa durch Tod oder Entlassung desselben, auch die Vertretungsmacht des von diesem mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte oder anderweitig für das Schiff engagierten Schiffsmaklers beendigt wird[6]). Das Erlöschen der Vertretungsmacht des Schiffsmaklers bestimmt sich vielmehr gemäß dem allgemeinen Grundsatz des § 168 Abs. 1 B. G. B. nach dem ihrer Erteilung zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisse. Da nun letzteres in den

---

[1]) Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch, S. 343.
[2]) Hans. G. Z. 1873, No. 173, Seite 229.
[3]) Schaps, S. 297, Anm. 10.
[4]) Schaps, S. 297, Anm. 10, vergl. Wagner, S. 269.
[5]) Vergl. Pappenheim, Revisionsbedürftigkeit S. 12 ff., Lehmann S. 203.
[6]) Schaps, S. 297, Anm. 9, Hasselmann, S. 28

meisten Fällen einen Dienst- oder Werkvertrag darstellt, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat, würde sie gemäß §§ 675, 672, 168 B. G. B. im Zweifel nicht einmal durch den Tod des Reeders erlöschen, viel weniger aber durch den Tod und sonstigen Wegfall des Kapitäns, der den Reeder bei der Beauftragung des Schiffsmaklers kraft Gesetzes oder in besonderer Vollmacht lediglich vertreten hat. Wenn Handelsgericht und Obergericht Hamburg im Jahre 1864 einmal im entgegengesetzten Sinne entschieden haben[1]), so ist diese Entscheidung wohl weniger auf einem äußerlichen Formalismus zurückzuführen[2]), als darauf, daß die Lehre über Stellvertretung und Vollmacht damals wissenschaftlich noch nicht voll entwickelt war. Die Vertretungsbefugnis des mit der Besorgung der Klarierung beauftragten Schiffsmaklers wird daher zeitlich immer erst dann beendigt sein, wenn sämtliche hiermit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäfte abgewickelt und erledigt sind, nicht aber auch schon mit dem Versegeln des Schiffes[3]).

E. Die Haftung.

Im engsten Zusammenhange mit der Vertretungsmacht stehen die Fragen nach der Haftung der Beteiligten, nämlich des Reeders, des Kapitäns nnd des Schiffsmaklers selbst.

I. Aus der Stellung des Schiffsmaklers als Hilfsperson oder rechtsgeschäftlichen Vertreters des Reeders folgt zunächst, daß letzterer nach allgemeinen Grundsätzen aus den von jenem abgeschlossenen Rechtsgeschäften, aus seinem Vertrags- und Erfüllungshandlungen sowie aus von ihm evtl. begangenen Delikten verhaftet wird.

Es fragt sich jedoch, in welchem Umfang diese Haftung Platz greift, ob also der Schiffsmakler die beschränkte Sachhaftung des Reeders mitsamt dem Schiffsgläubigerrecht gemäß §§ 486, 754 H. G. B. oder ob er eine unbeschränkt persönliche Haftung desselben herbeiführt.

Es ist heute allgemein anerkannt, daß es für die Entstehung der beschränkten Sachhaftung aus § 486 Abs. 1 Z. 1 H. G. B. gleichgültig ist, ob ein Rechtsgeschäft vom Kapitän selbst oder im gleichen sachlichen Rahmen von einem anderen seerechtlichen Vertreter des Reeders als Substituten des Kapitäns abgeschlossen worden ist[4]).

---

[1]) Hamb. Sammlung d. Entscheidungen des O. A. G. Lübeck, Bd. V, Abtlg. II, S. 83, 85.
[2]) Hasselmann, S. 28.
[3]) Wagner, S. 272.
[4]) Schaps zu § 486, Anm. 23, S. 118; Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch, S. 340.

Bestritten ist jedoch die Frage: Wer kann im Sinne dieses Satzes als ein solcher angesehen werden? Und im Rahmen dieser Arbeit lautet die Fragestellung weiter: Gehört auch der Schiffsmakler zu dieser Kategorie seerechtlicher Vertreter des Reeders als Substitut des Kapitäns?

Übereinstimmung herrscht darüber, daß dies für den Fall zu bejahen ist, wo der Schiffsmakler vom Kapitän befugtermaßen angenommen ist[1]), z. B. der im fremden Hafen mit der Besorgung der Klarierungsgeschäfte für ein Schiff vom Kapitän beauftragte Schiffsmakler.

Es fragt sich jedoch weiter, ob der Schiffsmakler auch dann noch als Substitut des Schiffers angesehen werden kann, wenn er seine Vertretungsmacht nicht vom Kapitän, sondern vom Reeder selbst direkt herleitet, wie dies regelmäßig für die Fälle zutreffen dürfte, in denen der Schiffsmaler als Agent einer Linienreederei tätig ist. Eine klare Antwort auf diese Frage ist aus dem Gesetz nicht zu entnehmen. In der Rechtslehre gehen daher die Ansichten auseinander, und zwar lassen sich heute drei verschiedene Meinungen feststellen: Die eine Gruppe[2]), ursprünglich unter Führung von Boyens, verneint die Frage unbedingt, während eine andere Gruppe[3]), als deren Hauptvertreter Wüstendörfer anzusehen ist, und ihr folgend das Hanseatische Oberlandesgericht[4]), sie zu bejahen geneigt ist. Eine zwischen beiden stehende Mittelmeinung[5]) beantwortet die Frage hinsichtlich des praktisch wichtigsten der davon betroffenen Rechtsgeschäfte, nämlich der Ausstellung der Konnossemente, in bejahendem Sinne, tritt aber im übrigen dem verneinenden Standpunkt der ersten Gruppe bei. Das Reichsgericht hat sich hinsichtlich der Konnossementsausstellung der Mittelmeinung ausdrücklich angeschlossen, ohne aber im übrigen zu dieser Frage abschließend Stellung zu nehmen[6]).

Wir haben bereits zum Ausdruck gebracht[7]), daß wir uns hier grundsätzlich auf die Seite Wüstendörfers und derer, die ihm folgen, stellen, und demnach den Standpunkt vertreten: Der Schiffsmakler hat, auch wenn er seine Vertretungsmacht vom Reeder unmittelbar —

---

[1]) Boyens, Bd. I, S. 224, 316; Wagner, S. 265, Schaps, S. 299, Anm. 17; Wüstendörfer, Studien, S. 241; derf. in Ehrenbergs Handb., S. 340; Hasselmann, S. 33.

[2]) Boyens, S. 226 ff., Mittelstein, Hans. R. Z. 1918, Beiheft, S. 137 und bei Schaps, Anm. 15 zu § 642 Fußnote S. 512, vergl. Pappenheim, Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 46, S. 277.

[3]) Wagner, S. 265/269, Wüstendörfer i. Ehrenb. Handb., S. 340 ff., vergl. Studien, S. 247.

[4]) Seufferts Archiv, Bd. 43, No. 211, S. 320.

[5]) Brodmann, Anm. 3 zu § 642, Schaps zu § 486, Anm. 23, S. 118.

[6]) R. G. Ztv., 74, S. 195.

[7]) Seite 74.

nicht vom Kapitän herleitet —, dennoch im Sinne der Reederhaftung als Substitut des letzteren zu gelten, sofern er sich bei Abschluß von Rechtsgeschäften im Rahmen der dem Kapitän durch das Gesetz gezogenen Grenzen hält und die Beziehung zu einem konkreten Schiff betätigt. Es ist zwar richtig, daß der Schiffsmakler, wenn er seine Vertretungsmacht vom Reeder selbst herleitet, als Vertreter desselben im Sinne des § 164 B. G. B. angesehen werden muß und daß seine rechtsgeschäftlichen Vertretungshandlungen demgemäß den Reeder und nicht etwa den Kapitän berechtigen und verpflichten. Richtig ist auch, daß der Kapitän an seiner Bestellung zumeist gänzlich unbeteiligt ist. Wenn Boyens[1]) und seine Anhänger daraus jedoch folgern, daß es willkürlich sei, einen solchen Schiffsmakler als Substituten des Kapitäns zu bezeichnen, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, daß diese Substitution und jene rechtsgeschäftliche Stellvertretung sich einander begrifflich nicht ausschließen und auch nicht miteinander verwechselt werden dürfen[2]). Es handelt sich dabei also keineswegs um eine bloße Tatfrage, wie Mittelstein[3]) annimmt.

Dies wird auch von Anhängern der Mittelmeinung nicht verkannt, wenn sie, wie Schaps[4]), aus dem Wortlaut des § 642 Abs. 4 zutreffend entnehmen, daß die vom Reedee „anstelle des Schiffers" mit der Zeichnung der Konnossemente bevollmächtigten Personen insoweit gesetzliche Substituten des Kapitäns sind, und demgemäß deren Rechtshandlungen denen des letzteren auch in ihrer Wirkung gleichstellen[5]). Von diesem Standpunkte aus bedarf es demnach, um zu der hier vertretenen Meinung zu gelangen, nur noch eines weiteren Schrittes, nämlich der Gleichstellung der übrigen Rechtshandlungen der vom Reeder ermächtigten Personen mit der Zeichnung der Konnossemente durch diese. Diesen Schritt vermögen die Vertreter der Mittelmeinung offenbar nicht zu gehen, obgleich das Ergebnis wirtschaftlich höchst wünschenswert und vom Standpunkt beider Parteien angemessen ist, und obgleich die Gleichheit der Interessenlage zu dieser Analogie geradezu herausfordert.

Diese Gleichheit der Interessenlage ergibt sich, worauf Wüstendörfer schon in seinen „Studien"[6]) hingewiesen hat, aus dem zweiten Zweckgedanken des § 486 Abs. 1 Ziff. 1: Der Notwendigkeit einer Begrenzung des quantitativen Haftungsrisikos. Ausschlaggebender gesetzlicher Grundgedanke bei Schaffung des § 486 Ziff. 1 war der,

[1]) Boyens, S. 26.
[2]) Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch, S. 340.
[3]) a. a. O.
[4]) § 642 Anm. 15, Fußn., S. 511.
[5]) G. G. Ziv., Bd. 74, S. 195.
[6]) Seite 245.

daß der Kapitän im fremden Hafen seines Reeders nicht mächtig sei. Diese Tatsache des „Entrücktseins" kann aber heute, wo die moderne Technik zu jeder Zeit eine Verständigung zwischen Reeder und Kapitän ermöglicht, nicht mehr die Rolle spielen als Rechtfertigungsgrund einer Haftungsbeschränkung, wie zur Zeit der Schaffung das A.D.H.G.B. Dafür ist aber heute ein anderer Rechtfertigungsgrund in den Vordergrund getreten, nämlich die oben genannte Notwendigkeit einer Begrenzung oder Beschränkung des quantitativen Haftungsrisikos. Letzteres kann nämlich unter Umständen für die Existenz einer Reederei bedrohlichen Charakter annehmen, da der Reeder weder die einzelnen Rechtshandlungen seines Kapitäns noch die des von ihm beauftragten und ermächtigten Schiffsmaklers in ihrer Vielheit und schablonenmäßigen Gleichheit im heutigen Stückgüter-Frachtverkehr zu überwachen in der Lage ist, wenn er auch jederzeit mit beiden fernmündlich oder drahtlich in Verbindung treten kann. Auf der anderen Seite haben aber dritte Personen ein Interesse an der Sicherung ihrer aus solchen Rechtshandlungen erwachsenen Forderungen durch ein Schiffsgläubigerrecht[1]).

Aber gerade jenes Hauptargument erscheint den Anhängern der Mittelmeinung, insbesondere Pappenheim[2]), de lege lata nicht als ausreichend. „Es geht nicht an, die de lege ferenda in Betracht kommenden Gesichtspunkte für die lex lata als für diese bestimmend gewesen zu substituieren, um so die Möglichkeit entsprechender Anwendung der geltenden Vorschriften auf Tatbestände zu gewinnen, die wiederum nur die lege ferenda nicht auch de lege lata einer gleichen Behandlung mit den von jenen Vorschriften geregelten zugänglich sind." Dennoch kommt auch Pappenheim[3]) hinsichtlich der Konnossementausstellung anderer Reedervertreter, als der des Kapitäns zu dem Ergebnis, daß trotz Nichterwähnung der §§ 486, 754 H. G. B. in § 642 H. G. B. die Auslegung des Gesetzes zwecks Erzielung eines angemessenen Ergebnisses dahin werde stattfinden müssen, „daß auf den Fall des § 642 Abs. 4 H. G. B. die Vorschriften der §§ 486 Ziff. 1 nnd 754 entsprechend anzuwenden sind," zumal der sonst der Haftungsbeschränkung zu Grunde liegende (ursprüngliche) Gesichtspunkt — der Schiffer sei seines abwesenden Reeders nicht mächtig — schon nach geltendem Recht hier nicht zutreffe. Dies letztere folgert er zutreffend aus der unbestrittenen Tatsache, daß der Kapitän gemäß § 642 H. G. B. auch im Heimathafen selbst zur Konnossementzeichnung berechtigt ist.

Mit Recht kann Wüstendörfer jedoch dieser Begründung Pappenheims entgegenhalten: „Das Aufkommen neuer, technischer, wirtschaftlicher,

---

[1]) Wüstendörfer a. a. O., S. 342.
[2]) L. Z. 1913, Spalte 10.
[3]) A. a. O., Spalte 108.

ethischer Lebenstatsachen veranlaßt den Richter dazu, die Rechtsordnung den voranschreitenden Lebenstatsachen dadurch adaequat zu halten und immer wieder anzupassen, daß er eine ausdehnende Auslegung oder analoge Gesetzanwendung vornimmt."[1]) Diesem Satz ist zuzustimmen mit folgender Ergänzung: Vom Standpunkt gleichmäßiger Interessenabwägung zwecks Erzielung angemessener Ergebnisse läßt es sich jedoch nicht vermeiden, als Ausgangspunkt für eine Analogie auch einmal für die lex lata solche Gesichtspunkte heranzuziehen, die sonst de lege ferenda in Betracht kommen. Und nicht anders ist auch hier verfahren worden!

Wer aber den hier beschrittenen Pfad nicht einzuschlagen vermag, sowie auch derjenige, der die den Ausgangspnnkt der vorstehenden Betrachtung bildende Frage grundsätzlich vernetnt, der kann, worauf schon Sievers bei Aenderung des § 642 H.G.B. treffend hingewiesen hat[2]), auch über § 486 Ziffer 2 in Verbindung mit § 754 H. G. B. unter Umständen zu einem eingemessenen Ergebnis kommen. Dies gilt insbesondere für diejenige Haftung, die der Konnossementsausstellung durch einen vom Reeder ermächtigten Schiffsmakler entspringt. Die Ausführung der mit der Zeichnung der Konnossemente verbundenen Formalobligation, die Auslieferung der übernommenen Frachtgüter an deren Empfänger, gehört nämlich ebenso wie die Ausführung einer Anzahl anderer vom Reedereiagenten eingegangenen Verträge zu den Obliegenheiten des Kapitäns, und so trifft daher in solchen Fällen § 486 Ziffer 2 zu. Dennoch versagt dieser Schutz in einer großen Anzahl anderer Fälle[3]), wenn anders, würde ja auch der ganze Meinungsstreit überflüssig, oder doch praktisch bedeutungslos sein!

Beschränkte Sachhaftung gemäß § 486 Ziffer 1 H. G. B. muß schließlich auch für den Fall Platz greifen, daß ein Schiffsmakler als Geschäftsführer ohne Auftrag und damit ohne Vertretungsmacht im Interesse eines Schiffes tätig gewesen ist und seine Geschäftsführung nachträglich vom Kapitän innerhalb des Rahmens der diesem zustehenden gesetzlichen Befugnisse genehmigt wird[4]). Es liegt kein Grund vor, in solchen Fällen die beschränkte Sachhaftung zu verneinen und damit Dritten ein Schiffsgläubigerrecht vorzuenthalten, wie dies Schaps[5]) offenbar will.

---

[1]) Wüstendörfer, Die deutsche Rechtsprechung am Wendepunkt, in Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 110 S. 295.

[2]) Was ändert das neue Handelsgesetzbuch im Seerecht? D. J. Z. 1897 S. 289 ff.

[3]) Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch S. 342.

[4]) Vergleiche oben S.

[5]) Seite 299 Anm. 17.

II. Aus der Stellung des Schiffsmaklers als Hilfsperson und rechtsgeschäftlichen Vertreters des Reeders ergibt sich ferner mit Notwendigkeit, daß außer der Reederhaftung eine persönliche Haftung des Schiffsmaklers aus seinen Rechtshandlungen, soweit sich diese innerhalb der ihm als solchen gezogenen Grenzen halten, Dritten gegenüber grundsätzlich nicht Platz greift. Dieser Grundsatz wird nur von wenigen Ausnahmen durchbrochen.

Zu diesen Ausnahmen gehören in erster Linie diejenigen Fälle, in denen der Schiffsmakler durch sein Verhalten einem Dritten gegenüber den Tatbestand einer unerlaubten Handlung im Sinne der §§ 823, 826 B. G. B. verwirklicht. Ein solcher Tatbestand — und zwar im Sinne des § 826 — würde beispielsweise dann vorliegen, wenn der Schiffsmakler vorsätzlich die Konnossemente oder das Ladungsmanifestes falsch aufmacht. Ansprüche aus § 823 Abs. 2 können etwa für den Fall begründet sein, daß der Schiffsmakler den Ladungsinteressenten durch fahrlässige Verstöße gegen Zoll- oder Polizeigesetze Schaden zufügt[1]). Hierbei ist jedoch zu beachten, daß nicht jede gesetzliche oder polizeiliche Vorschrift ein Schutzgesetz im Sinne der vorgenannten Bestimmung darstellt. Insbesondere bei Zollgesetzen erscheint dies außerordentlich zweifelhaft, da diese in der Regel nur die Gesamtheit als solche schützen sollen und dem Einzelnen nur insofern zu Gute kommen, als er am Wohle der Gesamtheit interessiert ist. Falls jedoch ein solcher Tatbestand vorliegt, so hat der Schiffsmakler die Pflicht, sich zu exkulpieren und kann sich außerdem nicht auf konkurrierendes Verschulden des Kapitäns aus § 512 H. G. B. berufen[2]). Ein Anspruch aus § 823 Abs. 1 würde schließlich dann gegeben sein, wenn infolge Fahrlässigkeit des Schiffsmakters bei Legitimationsprüfung der Ladungsempfänger auszuliefernde Frachtgut in unrichtige Hände gerät, und es nicht möglich ist, dieses wieder zu erlangen oder vom Reeder Ersatz zu bekommen und dadurch den Schaden auszugleichen.

Eine persönliche Haftung des Schiffsmaklers ist selbstverständlich des werteren dann begründet, wenn dieser eine Zusage im eigenen Namen gemacht hat, insbesondere wenn er eine Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat[3]). Ein Beispiel hierfür ist die bereits erwähnte generelle Verpflichtungserklärung des Schiffsmaklers den Behörden gegenüber. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß die Hafenbehörden vielfach gewohnheitsmäßig die Gebührenrechnungen auf den

[1]) Vergl. Hans. Hbl. 1879 Nr. 151, S. 348; 1880 Nr. 109, S. 299 ff.
[2]) Boyens Bd. I S. 316.
[3]) Hermann u. Hirsch Nr. 94 S. 397; Hans. Hbl. 1907 Nr. 101 S. 146.

Namen der von dem Schiffsmakler vertretenen Reederei ausstellen, ohne daß von Seiten dieſen hiergegen Widerſpruch erhoben wird. Aus der Tatſache, daß der Schiffsmakler ſich dieſe Inkorrekthett gefallen läßt, darf jedoch nicht ohne weiteres auf einen Verpflichtungswillen desſelben geſchloſſen werden, die darin feſtgeſetzten Gebühren als eigene Schuld anzuerkennen[1]). Dasſelbe muß aber auch hinſichtlich der Berichtigung unzweifelhafter, vom Kapitän oder von der Reederei anerkannter Forderungen (Z. B. Löſch- und Ladekoſten) durch den Schiffsmakler gelten, wenn dieſer die Gewährleiſtung nicht ausdrücklich übernommen hat. Die Stellung des Schiffsmaklers bringt es nämlich vielfach mit ſich, daß er dieſe Forderungen für die Reederei bezahlt. Eine Gefahr läuft er dabei nicht, da er ja regelmäßig die einkaſſierte Fracht in Händen hat. Dagegen würde ohne Zahlung und Gewährleiſtung ſeitens des Schiffsmaklers der Gläubiger des Schiffs in vielen Fällen zu Zwangsmitteln (Arreſtbelegung des Schiffes) greifen müſſen, um zu ſeiner Befriedigung zu gelangen, wodurch die Intereſſen der Reederei empfindlich geſchädigt würden[2]). In einigen Plätzen, (angeblich auch in Bremerhaven), beſteht ſogar ein Handelsbrauch, wonach der Schiffsmakler auch ohne Abgabe einer ausdrücklichen Erklärung, im eigenen Namen haften zu wollen, zur Zahlung von ſolchen Koſten und Auslagen verpflichtet iſt, die von den Empfängern auf Anforderung zwecks ſchneller Bearbeitung gelöſchter Güter an Land im Intereſſe des Schiffes aufgewandt worden ſind.

Eine Ausnahme von dem oben erwähnten Grundſatz iſt auch ferner für den Fall gegeben, daß der Schiffsmakler als ſog. falsus procurator ohne Vertretungsmacht tätig geweſen iſt oder den Rahmen ſeiner Befugniſſe überſchritten hat, es ſei denn, daß dieſe Überſchreitung die nachträgliche Genehmigung des Kapitäns oder des Reeders findet. Dies folgt ohne weiteres aus der Beſtimmung des § 179 B. G. B. Dafür aber, daß in dieſem wie im vorhergehenden Falle der in Anſpruch genommene Schiffsmakler, da er ſich nicht durch Hingabe von Schiff und Fracht befreien kann, nur bis zu der Summe verhaftet ſei, die der Ladungsintereſſent durch Vollſtreckung in Schiff und Fracht erzielt haben würde[3]), findet ſich im Geſetz keine Stütze[4]). Es liegt aber auch darüber hinaus kein geſetzlicher Grund vor, de lege ferenda eine ſolche Haftungsbeſchränkung zu ſtatuieren.

Schließlich muß eine perſönliche Haftung des Schiffsmaklers für Sorgfaltsverletzungen auch ſolchen Dritten gegenüber Platz greifen,

---

[1]) Hanſ. Hbl. 1900 Nr. 38 S. 84.
[2]) Hanſ. Hbl. 1907 Nr. 101 S. 146; Haſſelmann S. 49.
[3]) Haſſelmann S. 77.
[4]) Schaps S. 299 Anm. 21.

zu denen er selbst in einem Vertrags- oder vertragsähnlichen Verhältnisse steht. Hierhin gehört zunächst der Fall, daß der Schiffsmakler zugleich als Vertreter des Schiffes und als Makler im Sinne des § 93 H. G. B. tätig gewesen ist und wegen Verstoßes gegen seine ihm in seiner Eigenschaft als letzteren dem Dritten gegenüber obliegenden Pflichten aus § 98 H. G. B. belangt wird. Dieser Fall dürfte jedoch, da ja heutigentags der Schiffsmakler in seiner vermittelnden Tätigkeit zumeist den Rechtstypus des Agenten verkörpert, in der Praxis nur selten vorkommen. Häufiger sind wohl die ebenfalls hierher gehörenden Fälle, daß der Schiffsmakler für den Befrachter als Spediteur tätig ist und von seinem Auftraggeber wegen Verletzung seiner ihm als solchen gemäß § 408 H. G. B. obliegenden Pflichten zur Verantwortung gezogen werden kann. Vom Standpunkt der Verlader ist dies insbesondere dann von Wichtigkeit, wenn infolge von Freizeichnungsklauseln im Konnossement eine Klage gegen die vertretene Reederei keinen Erfolg verspricht, oder wenn diese ihren Sitz im Auslande hat und nur dort mit der Klage belangt werden kann. Die Verlader werden dadurch in die Lage versetzt, ihre Schadensersatzansprüche vor heimischen Gerichten geltend zu machen. Schließlich gehört in diesen Rahmen der heute wohl nicht mehr vorkommende Fall, daß der Schiffsmakler auf Grund unentgeltlichen Auftrags gewissermaßen an Stelle eines Spediteurs für die Befrachter bei der Verladung tätig ist. Ein solcher Fall liegt der auch bei Schaps citierten Entscheidung des Landgerichts Bremen vom 21. März 1885 [1]) zu Grunde.

Unrichtig ist jedoch der von Wagner [2]) aus der Stellung des Schiffsmaklers als Substituten gezogene Schluß, daß jener den Ladungsinteressenten über die hier aus den vorstehend entwickelten Sätzen sich ergebende Haftung hinaus auch aus § 512 H. G. B. in demselben Maße wie der Kapitän selbst verantwortlich sei. Wagner leugnet ohne Grund, daß die in der genannten Vorschrift statuierte Sonderhaftung im Zusammenhange mit der besonderen personenrechtlichen Stellung des Kapitäns als Machthaber seines Schiffes steht. Das Gegenteil ist der Fall. Als Korrelat für diese besondere Machtstellung will das Gesetz die Sorgfaltspflicht des Kapitäns besonders betonen und durch eine besondere Haftungsandrohung verstärken. Da dieser Gesichtspunkt aber beim Schiffsmakler oder Agenten versagen muß, rechtfertigt sich die von Wagner befürwortete Ausdehnung der vorgenannten Vorschrift auf die genannten Personen nicht [3]).

---

[1]) Hans. HBl. 1885, Nr. 32, S. 73 ff.

[2]) Seite 265, 274.

[3]) Wüstendörfer S. 239, Boyens, Bd. I S. 316, Schaps S. 299 Anm. 19. Hasselmann a. a. O.

Selbstverständlich ist es dagegen, daß der Schiffsmakler dem Reeder gegenüber nach dem Vertrage, auf dem das Vertretungsverhältnis beruht, für jedes Verschulden einzustehen hat[1]), wobei das Maß der Haftung die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, insbesondere die eines ordentlichen Schiffsmaklers ist[2]).

III. Was schließlich die Haftung des Kapitäns bei Hinzuziehung eines Schiffsmaklers anbetrifft, so ist davon auszugehen, daß heute der Kapitän seine Stellung von vornherein mit der auf beiderseitiger stillschweigender Uebereinkunft beruhenden erleichterten Verpflichtung antritt, daß ihm während des Aufenthalts im Hafen immer ein Schiffsmakler oder Agent zur Seite steht[3]). Er begeht somit keinen Verstoß gegen seine Sorgfaltspflicht, wenn er durch Annahme eines Schiffsmaklers diesen die usancemäßigen Geschäfte besorgen läßt, oder wenn er deren Ausführung dem Agenten seines Reeders überläßt[4]).

Dennoch kommt eine Haftung des Kapitäns gemäß § 533 H.G.B. auch Dritten gegenüber hier nicht ganz in Forfall, nämlich im Falle der Gewährleistung sowie bei Ueberschreitung seiner Befugnisse durch Genehmigung der vom Schiffsmakler getätigten Geschäfte[5]). Außerdem haftet er sowohl seinem Reeder wie auch anderen Dritten aus § 511, 512 H. G. B., wenn ihm eine schuldhafte Auswahl oder die Unterlassung einer Kontrolle des Schiffsmaklers zur Last fällt. (culpa in eligendo seu instruendo). Insoweit trifft daher auch die Bemerkung Boyens zu[6]), der Kapitän bleibe, auch wenn ein Schiffsmakler mit der Ausstellung der Konnossemente ermächtigt sei, hierbei mitverantwortlich[7]).

---

[1]) Wagner S. 272, Brandis S. 78, Schaps, S. 399, Anm. 18, H. Hbl. 1893, Nr. 90, S. 280, 1908, S. 163.
[2]) Brandis a. a. O.
[3]) Boyens, a. a. O. 1901, S. 316, Hasselmann S. 35.
[4]) Hasselmann, a. a. O.
[5]) Wüstendörfer, Studien, S. 238, Schaps, Anm. S. 300, Anm. 22.
[6]) Bd. I, S. 316.
[7]) Wüstendörfer, a. a. O.

Lebenslauf.

Am 7. September 1906 wurde ich als Sohn des damaligen Schulschiffsführers, späteren Leiters der Agentur des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven Kapitän Emil Zander zu Elsfleth a. d. Weser (Oldenburg) geboren. Nach drei bezw. fünfjährigen Besuch der dortigen Volks- und Bürgerschule trat ich im Sommer 1921 in die Obertertia des hum. Gymnasiums zu Breemerhaven ein, wo ich Ostern 1926 die Reifeprüfung ablegte. Danach studierte ich zunächst 3 Semester (S. S. 1926 — S. S. 1927) an der Universität Tübingen, sodann ein Semester (W. S. 1927/28) in Berlin und 2 Semester (S. S. 1928 und W. S. 1928/29) in Göttingen, um mich dann auf die erste iur. Staatsprüfung vorzubereiten, die ich am 8. Februar vor der Prüfungskommission am Oberlandesgericht Celle bestand. Nach bestandenem Examen trat ich als Referendar in den Vorbereitungsdienst in Bremen. Die mündliche Doktorprüfung legte ich am 27. Mai 1932 in Tübingen ab.